Premier contact – Honda CR-V : La saga continue de plus belle !

Sur nos routes depuis 1997, le Honda CR-V a rencontré un vif succès sous nos latitudes. En avant-première, nous avons pris le volant de la quatrième génération qui débarquera sur nos routes à la fin de l'année. Premières impressions sur ce best-seller en devenir après quelques tours de roues en Bavière.

- 4 cylindres diesel, 2'199 cm^3
- 150 CV à 4'000 t/min
- 350 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses man., 6 rap. ou autom. 5 rap.
- Vitesse maxi. : – km/h
- 0 à 100 km/h : – sec.
- Poids : – kg
- Conso. mesurée : 7.6 l./100 km
- Emissions de CO_2: 149 g/km (BVM6),
  174 g/km (BVA5)
- dès CHF 36'400.- (4×4, diesel, BVM6)

Texte et photos : Jérôme Marchon

A fin juin 2012, ce n’était pas moins de 26’000 Honda CR-V qui ont trouvé preneur en Suisse depuis son lancement en 1997. Quinze ans de succès, un segment qui ne cesse de grappiller des parts de marché (10% en Suisse pour les SUV du segment C). Il n’en fallait pas moins pour que Honda mise gros sur le renouvellement de son SUV à succès planétaire.

Esthétique

Présenté sur le stand Honda du dernier salon de Genève à l’état de concept, la version finale du nouveau CR-V ne diffère quasi pas du prototype. Aux oubliettes le look « 4×4 » des deux premières générations, ainsi que celui, « entre-deux », de la troisième. Le nouveau CR-V s’embourgeoise clairement, même si l’on ne peut ignorer une certaine continuité dans l’évolution et vient taquiner les références du segment.

La face avant, plus expressive, s’habille désormais d’une calandre imposante, ornée de larges bandes chromées venant empiéter sur les projecteurs. Perdant 3 cm en hauteur comparativement à la génération qu’il remplace, le nouveau CR-V semble plus étiré et les formes arquées des surfaces vitrées demeurent. L’arrière s’affirme lui aussi, avec des rampes de feux toujours verticales, semblant sorties tout droit du catalogue… Volvo.

En termes d’encombrement, le CR-V nouvelle génération demeure quasi pile-poil, à 1,5 mm près (en moins !), dans les mêmes cotes que la version précédente ; soit 4’571 mm de longueur, 2’095 mm de largeur et 1’685 mm de hauteur. Ceci dit, l’habitabilité a été totalement revue, offrant un espace accru aux passagers dont un véritable boulevard au niveau des genoux pour les passagers arrière et une garde au toit augmentée. Le coffre dispose d’une capacité de 589 à 1’669 litres, banquette rabattue. A noter que cette dernière abandonne son système coulissant pour une évolution des « Magic Seats » découverts lors de notre essai de la Honda Jazz. Deux poignées à tirer et les assises et dossiers se rabattent d’eux-mêmes. Astucieux !

La qualité des matériaux est également en net progrès bien que toujours en retrait sur certains points comparativement à la concurrence. Habitudes nippones. L’ensemble respire la qualité et semble à l’épreuve du temps même si certains choix de coloris confèrent à l’intérieur une tristesse regrettable. Côté

équipements, Honda nous met les petits plats dans les grands, suivant le niveau de finition, avec un GPS à disque dur, une caméra de recul, le démarrage sans clé et toute une batterie d'assistances actives à la conduite.

Sous le capot

Le nouveau CR-V reprend les mêmes motorisations que son prédécesseur, soit un 2.0 litres essence (i-VTEC) de 155 CV et 192 Nm de couple et un 2.2 litres (i-DTEC) de 150 CV et 350 Nm de couple. Toutefois ces deux blocs ont subi bon nombre d'améliorations afin d'être encore plus propres : réduction des frottements, adoption d'un « start-stop » sur les versions à boîte manuelle et un mode « ECON » modifiant la cartographie moteur pour consommer moins de carburant. En résulte une diminution des émissions de CO_2 allant jusqu'à -23% !

La transmission est aussi nouvelle. Disponible soit en boîte manuelle à six rapports ou en boîte automatique à convertisseur cinq rapports, le CR-V conserve sa traction intégrale non-permanente. L'ancien système de pompes hydrauliques répartissant le couple sur les deux essieux est remplacé par un embrayage multidisques commandé électriquement. En résulte un gain de poids non négligeable mais surtout une réactivité accrue grâce aux capteurs électroniques qui détectent instantanément tout patinage des roues antérieures avant d'embrayer l'essieu arrière. A noter que pour la première fois dans l'histoire du CR-V, une version d'entrée de gamme et traction uniquement sera proposée au catalogue, mue exclusivement par le moteur essence. Enfin, à l'heure où les boîtes automatiques disposent toutes de six rapports au minimum, Honda lui préfère une version à cinq rapports qui pourrait se montrer un peu plus réactive – surtout avec le moteur essence. Le couple du diesel, quant à lui, pallie un tant soit peu cette faiblesse.

Sur la route

Nous avons pris le volant des deux motorisations offertes, tant en boîte manuelle qu'automatique. Ne tournons pas trop longtemps autour du pot, le moteur essence s'avère beaucoup trop juste pour mouvoir les près de 1'800 kg de notre engin. Anémique, peu voire pas réactif du tout, il faut sans cesse monter dans les

tours pour espérer y trouver un peu de vie, au détriment bien entendu de la consommation, qui en devient gargantuesque… Sans parler de la boîte automatique, en retrait par rapport à la concurrence actuelle, qui lui enlève le peu de performance dont il fait preuve. A éliminer de votre choix sans hésiter si vous envisagez de sortir de temps à autre d'un milieu urbain ou péri-urbain.

La motorisation diesel par contre s'avère parfaite. Coupleux, puissant, souple et très discret (peu de vibrations et bonne insonorisation) ce bloc i-DTEC s'acquitte de sa tâche avec brio en offrant de belles reprises sur tous les rapports. En termes de consommation, l'ordinateur de bord nous a gratifié d'un très bon 7.6 l./100 km, alors que l'ensemble de la concurrence peine à descendre au-dessous des 8 litres.

A la conduite, le nouveau CR-V s'avère très confortable, silencieux, cruisant sur les Autobahn allemandes à des vitesses largement criminelles de ce côté-ci du Rhin en toute quiétude. La tenue de cap et la stabilité sont exemplaires, de même que l'agilité lorsque le ruban de bitume se veut plus tortueux. Le comportement général est plus proche de celui d'une berline que d'un SUV : j'ai toutefois noté un amortissement plutôt sec sur les hautes fréquences, probablement dû à la monte pneumatique en 18'' de notre destrier.

Verdict

Le nouveau SUV de Honda ne manque pas d'arguments face à une concurrence toujours plus féroce dans ce segment. Une motorisation (diesel) très convaincante, un confort et une habitabilité de premier plan et le tout pour une consommation frugale. Honda se rapproche très près des références du segment telles le VW Tiguan. Pour rendre une copie parfaite, la marque japonaise aurait peut-être dû accentuer un peu les efforts sur la motorisation essence en proposant une version un peu plus pêchue ainsi que sur la boîte de vitesses automatique en se mettant au goût du jour.

Le Honda CR-V est disponible dès le mois de novembre prochain, pour un prix de base de CHF 29'900.- pour la version traction essence, CHF 32'400.- pour le CR-V 4×4 essence et CHF 36'400.- en 4×4 diesel.

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

Nos remerciements à Honda Automobiles (Suisse) S.A. pour l'invitation à la présentation presse de ce nouveau Honda CR-V.

A lire aussi :

Essai – Honda Jazz Hybrid : Bonne ou fausse note?
Essai – Honda CR-Z GT : La sportive "verte"

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

RX12 KTA
W.A.Y.

9
RX12 KSK
GB
W.A.Y.

RX12 KSV
CR-V
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

RX12 KTD
W.A.Y.

HONDA
The Power of Dreams
W.A.Y.

W.A.Y.

RX12 KSK
W.A.Y.

GB
RX12 KSZ
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

RX12 KSU
CR-V
RX12 KSO
CR-V
W.A.Y.