







Digne héritière des coupés CR-X d'antan, l'athlétique Honda CR-Z hybride ne passe pas inaperçue, à l'image de la partie arrière au dessin cunéiforme.



Une nuée de touches peuplent le poste de conduite.

tableau  
comparatif

				
	Honda CR-Z Hybrid 1.5 GT	Renault Mégane Coupé Dynamique TCe 130	Volvo C30 2.0 Momentum	VW Scirocco 1.4 TSI Bluemotion
Prix (fr.)	34 900.-	31 250.-	37 300.-	33 900.-
Cylindrée (cm³)	1497	1397	1999	1390
Puissance (kW/ch)	91/124	96/130	107/145	90/122
Couple max. (Nm/min)	175/1500	190/2250	185/4500	200/1500
Consommation (l/100 km)	5,0 A	6,6¹ C²	7,9 D²	6,0¹ A²
Bruit int. à 120 km/h (dBA)	72	-	69	-
Frais kilométriques (fr./km)³	-.72	-.69	-.76	-.70
Frais d'entretien⁴	★★★★☆	★★★★☆	★★★★★	★★★★☆
Test Touring	10/2010	-	6/2007	-

¹ données de l'importateur ² rendement énergétique donné par l'importateur ³ frais d'entretien par km (15 000 km/an) ⁴ sur 180 000 km (15 000 km/an)

# Le coupé hybride qui se débride

Si la berline Honda Insight a mis la propulsion hybride à la portée de toutes les bourses, le coupé CR-Z ajoute une touche fun bienvenue. Test de la version 1.5 GT.

» Le truculent coupé Honda CR-Z se démarque résolument de l'establishment hybride. Tout d'abord son design ostentatoire, expression contemporaine des coupés CR-X des années 80, en met plein la vue. Au point d'en faire une vraie voiture de frime, réparable à ses feux LED. Exit, ensuite, la boîte à variation continue ayant cours sur la plupart des hybrides. Pas d'effet de patinage ni de concert assourdissant à l'accélération car la CR-Z s'offre une boîte manuelle à 6 vitesses dont la commande consistante ajoute au plaisir de conduite revendiqué par cette hybride qui lâche manifestement la bride. Et comme sur l'Insight, le tarif est abordable, même si la technologie hybride en parallèle moins sophistiquée – moteurs essence et électrique ne sont pas dissociés – ne permet pas de rouler en mode strictement électrique.

**Economie et plaisir** | Atypique, ce petit coupé de 4,08 m joue à la fois la partition de l'économie et du plaisir des sens. L'instrumentation, dont le fond vire du vert au rouge selon le mode conduite, est là pour le

rappeler. Au gré des trois paramétrages disponibles, le pilote peut faire le choix de l'économie ou de la sportivité, certes relative. Une pression sur la touche Econ et la gestion électronique privilégie un style coulé et sollicite moins la climatisation. A l'opposé, le mode Sport dope la réactivité de l'accélérateur et de la direction.

Mais le plus étonnant tient à l'interaction de la propulsion hybride. L'appoint des 14 ch du moteur électrique en phase de démarrage et à moyen régime procure un couple inaccoutumé pour une voiture de 1,5 l. Si bien que la CR-Z accepte de très bas régimes et nécessite peu de changements de vitesses. L'idéal pour pratiquer l'éco-conduite. Et contrairement à l'Insight, le système start/stop coupe le moteur plus longtemps à l'arrêt. Il faut néanmoins s'habituer à presser l'embrayage ainsi qu'à engager une vitesse pour relancer le moteur. Plus fastidieux, le démarrage initial réclame deux opérations: actionner la clé de contact et enfoncer le bouton start.

**Du sport, ou presque** | Les reprises consistantes du coupé CR-Z se soldent par d'honnêtes performances. Surtout que le poids est modéré (1235 kg). Cela dit, les limites de la propulsion hybride sont atteintes dès les premières enfilades d'une route de montagne. Rapidement à bout de souffle, les batteries nickel-hydrure de métal n'alimentent plus le moteur électrique, qui laisse le groupe atmosphérique de 114 ch s'époumoner à monter en régime jusqu'à la zone rouge située à 6300/min. Du coup, ce coupé à la sonorité expressive, au demeurant déceimment motorisé, perd un peu de sa superbe... mais pas de ses qualités routières.

Bien campé sur le bitume, la Honda CR-Z manifeste un bel équilibre. Ce d'autant

## Bilan express

Hybride abordable, couple élevé à bas régime et bonnes performances, consommation modérée, comportement sportif et faible poids, direction précise, équipement étoffé, lisibilité instrumentation, maintien des sièges.

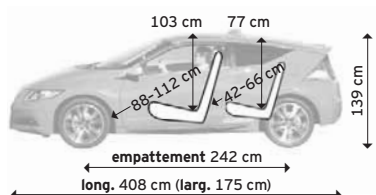
Visibilité arrière très restreinte, niveau d'insonorisation, impossibilité de rouler en mode strictement électrique, places arrière d'appoint, confort d'amortissement moyen, peu de rangements, sièges sans fonction mémoire.

Le compteur 3D aux couleurs variables.

Suite en page 31



## Aperçu technique



largeur int.: avant 143 cm, arrière 126 cm coffre: 225-595 litres pneus: 195/55R16, min. 195/55R16

### VOITURE D'ESSAI

Honda CR-Z hybride 1.5 GT; 3 portes, 2+2 places; 34 900 fr. (véhicule testé: 35 550 fr.)

**Gamme:** CR-Z Hybrid 1.5i (29 900 fr.) à 1.5i GT Plus (36 900 fr.)

**Options:** peinture métallisée (650 fr.), système de navigation (3000 fr.)

**Garanties:** 3 ans/100 000 km d'usine, 8 ans sur le système hybride, 3 ans d'assistance; garantie anti-rouille: 12 ans (sous cond.)

**Importateur:** Honda Automobiles (Suisse) SA, 1242 Satigny, www.honda.ch

### DONNÉES TECHNIQUES

**Moteur:** 4 cylindres essence 114 ch; électrique 14 ch; puissance combinée 124 ch; traction avant, boîte à 6 vitesses

**Poids:** 1235 kg (voiture testée), total admissible 1520 kg, charge tractable -

## Exclusivité TCS

### ÉVALUATION DYNAMIQUE

**Accélération (0-100 km/h):** 9,5 s

#### Elasticité:

60-100 km/h (4e vitesse) 8,2 s

80-120 km/h (4e vitesse) 9,0 s

**Rayon de braquage:** 10,9 m

#### Insonorisation:

60 km/h: 63 dB (A) ★★☆☆☆

120 km/h: 72 dB (A) ★★☆☆☆

### SÉCURITÉ

**Freinage (100-0 km/h):** 38,1 m ★★★★★

**Équipement** ★★★★★

### COÛTS DES SERVICES

entretien (km/mois)	heures	main d'œuvre (fr.)
20 000/12	0,8	116.-
40 000/24	0,9	130.-

#### Entretien sur 180 000 km:

15 000 km/an 21,2 5887.-

### FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois fixes	variables
15 000	72	579.-	318.-
30 000	49	579.-	636.-

Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr. (OFS), agences Honda: de 95 à 162 fr.

### CONSUMMATION AU BANC D'ESSAI (cycle UE 80/1268)

	urbain	interurbain	mixte
<b>TCS</b>	6,1	4,3	5,0
<b>Usine</b>	6,1	4,4	5,0

**Emissions de CO<sub>2</sub>:** 117 g/km

**Moyenne suisse de CO<sub>2</sub>:** 175 g/km

**Étiquette Énergie (A-G):** A

### CONSUMMATION DU TEST ★★★★★

5,6 l/100 km autonomie 714 km  
réservoir: 40 litres

TCS Technique + économie: Herbert Meier

Suite de la page 29

que le guidage direct et précis de la direction permet de négocier les virages avec beaucoup d'aplomb. Ce train de roulement affiche un soupçon de fermeté, mais sans trop affecter le confort de marche. Le niveau très moyen de l'insonorisation est en revanche moins convaincant.

**Et sobre avec cela** | On oublierait presque que la préoccupation initiale de ce coupé volontiers frondeur va aux économies de carburant. Même si la CR-Z se veut moins jusqu'au-boutiste que ses congénères hybrides (émissions de CO<sub>2</sub> de 117 g/km), le résultat est probant: réaliser une consommation moyenne de 5,6 l/100 km tout en s'autorisant quelques facéties, c'est plutôt bien. On précisera que les adeptes de

conduite économique peuvent compter sur l'aide de diverses assistances apparaissant au tableau de bord.

Plus que la nuée de boutons et d'indications à disposition du conducteur, on retiendra aussi le graphisme en 3 dimensions du compteur de vitesse digital. Plutôt stylé, tout comme l'habillage intérieur où les plastiques bas de gamme sont éclipsés par une alternance de matériaux bien achalandés. On apprécie également les sièges sport seyants. Sans surprise, ce coupé 2+2 ne propose guère mieux que des places pour enfants à l'arrière. Mais l'unique gros défaut de la Honda CR-Z réside dans la visibilité arrière médiocre. Car, pour le reste, ce coupé bien équipé fournit une interprétation insolite et séduisante de la propulsion hybride. ◀

Marc-Olivier Herren



Comme sur la Civic, le hayon comporte une double lunette. Pas l'idéal pour la visibilité. Nettement mieux: les sièges bien dessinés et confortables ainsi que la configuration du coffre.



## Honda CR-Z 1.5 GT hybride: revue de détails

**HABITACLE** ★★★★★ L'ambiance est futuriste et avenante malgré certains plastiques de piètre qualité. Espace bien dimensionné à l'avant et deux places d'appoint à l'arrière convenant à des enfants ou... des bagages. Coffre de bonne capacité pour cette dimension mais seuil élevé.

**CONFORT** ★★★★★ Sièges sport au bon maintien et tarage de suspension pas excessivement ferme réservent un agrément de marche correct. Pas de fonction mémoire pour les sièges et niveau sonore élevé (moteur, bruits d'air).

**ÉQUIPEMENT** ★★★★★ Convenable dès la version de base, la dotation se fait généreuse au gré des quatre niveaux d'équipement. La version GT comporte notamment feux diurnes LED, phares

xénon, régulateur de vitesse, climatisation automatique et sièges chauffants.

**PERFORMANCES** ★★★★★ L'apport du moteur électrique (14 ch) permet de rouler à des régimes modérés. Si la puissance n'est pas phénoménale, le faible poids autorise de bonnes performances et une consommation limitée. 3 modes de conduite à choix et boîte consistante.

**COMPORTEMENT** ★★★★★ Cette hybride se démarque par ses dispositions sportives et, plus particulièrement, l'excellent guidage imprimé par la direction précise.

**SÉCURITÉ** ★★★★★ L'équipement est sans faille et les capteurs de recul compensent heureusement la très mauvaise visibilité arrière.