

HONDA

Honda Motor Europe (South), S.A.S.

Siège Social

Parc d'Activités de Pariest, Allée du 1^{er} Mai

Croissy Beaubourg – BP 46

77312 MARNE-LA-VALLÉE Cedex 02 (FRANCE)

Tél. : 01 60 37 30 00 – Fax : 01 60 37 30 99

CR-V

2010

DOSSIER DE PRESSE



HONDA

DOSSIER DE PRESSE HONDA CR-V 2010

RESTYLAGE, NOUVELLE MOTORISATION 2.2 i-DTEC ET PREMIER DIESEL BOITE AUTOMATIQUE SUR LE HONDA CR-V

SOMMAIRE

HONDA CR-V 2010 – EN RESUME	3
STYLE	7
HABITACLE ET VIE A BORD	9
LES EQUIPEMENTS DE CONFORT	16
CHÂSSIS ET CARROSSERIE	19
SECURITE	23
MOTORISATIONS ET TRANSMISSIONS	28
DONNEES TECHNIQUES	35
EQUIPEMENTS	36
TARIFS HONDA CR-V 2010	38

HONDA CR-V 2010 – EN RESUME

NOUVELLE MOTORISATION DIESEL ET BOITE AUTOMATIQUE POUR LE HONDA CR-V, REVU EN 2010

- **Nouvelle motorisation diesel pour le CR-V : le 2.2 i-DTEC conforme aux normes Euro 5**
- **Première transmission automatique pour le CR-V diesel**
- **Confort, agilité et tenue de route : de nouveaux réglages de suspensions**
- **Isolation des bruits de roulement et vibrations revue pour davantage de confort**
- **Un style extérieur revu : nouveaux boucliers, nouvelle calandre et nouvelles jantes**
- **Une finition intérieure raffinée et de nouveaux équipements**

Pionnier des SUV compacts, le Honda CR-V de première génération a fait son apparition sur les routes européennes en 1995. Il était alors le premier 4x4 compact à transmission intégrale non permanente, fixant de nouveaux standards pour un segment qui allait connaître une expansion exceptionnelle. Lors du restylage de sa deuxième génération, le Honda CR-V accueillait le premier moteur diesel 100% Honda, le réputé 2.2 i-CTDi de 140 chevaux. La génération actuelle, apparue en 2007, dispose de caractéristiques premium, d'un niveau de sécurité inédit et d'un style s'éloignant des références 4x4 de ces prédécesseurs.

En 2010, Honda revoit le Honda CR-V, en actualisant son style selon une orientation encore plus haut de gamme, en raffinant ses qualités et le dotant de sa première transmission automatique pour motorisation diesel, associée au bloc Honda 2.2 i-DTEC de 150 chevaux aux normes Euro 5 inauguré par les berlines et breaks Honda Accord et Accord Tourer en 2008.

Motorisations essence et diesel Euro 5 et transmission automatique diesel

Le nouveau moteur diesel 2.2 i-DTEC procure au CR-V 2010 davantage de puissance tout en répondant aux derniers standards d'émissions. Pour la première fois sur le CR-V, avec l'introduction de ce nouveau moteur, la boîte de vitesses automatique pour motorisation diesel sera disponible.

La boîte de vitesses automatique associée au 2.2 i-DTEC a déjà été plébiscitée sur les modèles Honda Accord, grâce au supplément de couple moteur disponible et à la douceur de la boîte conçue et produite par Honda. La transmission automatique a cependant été légèrement modifiée

pour fonctionner avec le système de transmission intégrale non permanente et pour répondre à l'utilisation différente du CR-V.

La transmission manuelle du CR-V 2.2 i-DTEC demeure la boîte à 6 rapports, remarquée pour sa manipulation douce et directe. Des modifications ont été apportées aux rapports de boîte et à l'embrayage du CR-V 2.2 i-DTEC en 2010. Ce dernier est doté d'un système de rattrapage automatique, donnant la sensation durable d'utilisation d'un embrayage neuf.

La motorisation 2.2 i-DTEC permet de gagner 10 ch de puissance à 150 ch et 10 Nm de couple à 350 Nm.

Le moteur 4 cylindres essence 2.0 i-VTEC, développant également 150 ch, continue de motoriser le CR-V et il répond également désormais aux normes d'émissions Euro 5. Cette motorisation est associée à une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports ou automatique à 5 rapports.

Les versions à boîtes de vitesses manuelles du CR-V 2010 sont dotées d'un indicateur lumineux de changement de rapport optimal (SIL : Shift Indicator Light). Une flèche lumineuse s'illumine sur le compte-tours, vers le haut ou vers le bas, afin de guider le conducteur pour des économies de carburant en lui indiquant le meilleur moment pour changer de rapport. Ce système permet au conducteur de bénéficier de conséquentes économies de carburant.

Le CR-V conserve son système de transmission intégrale non permanente à système double pompe DPS (Dual Pump System). Le système détecte automatiquement, à l'aide de deux pompes hydrauliques liées à chaque train, la différence de vitesse de rotation des roues. En cas de différence de vitesse, c'est-à-dire lorsque un patinage du véhicule intervient, le système réagit automatiquement en connectant un embrayage multidisque à bain d'huile, ce dernier étant pré enclenché mécaniquement par une bague rotative à roulement à bille, qui ajoute à la rapidité du système.

Le CR-V passe donc alors à la traction intégrale uniquement lorsque cela est nécessaire pour rétablir l'adhérence. Ce système préserve les économies de carburant d'un SUV deux roues motrices dans des conditions d'adhérence normales et la sécurité de la transmission intégrale uniquement en cas de besoin. Ce système de transmission compact est par ailleurs caractérisé par sa relative légèreté.

Suspensions revues

Les ingénieurs Honda ont repensé les réglages de suspensions afin de rendre le CR-V 2010 à la fois plus confortable et plus agile. Ainsi, la géométrie et les amortisseurs ont été modifiés. Résultat, l'excellent comportement routier du CR-V actuel est conservé et le confort de roulage progresse.

Style extérieur

Reprenant l'aspect premium du modèle actuel, le style extérieur du CR-V 2010 est rendu encore plus haut de gamme par l'adoption de nouveaux pare-chocs avant et arrière, une nouvelle calandre et de nouvelles jantes 10 branches, selon les versions, de 17" ou 18". A partir de la finition Luxury, les bas de caisse, les arches de roues et les pare-chocs sont intégralement peints couleur carrosserie, ce qui rehausse encore l'esprit sophistiqué du nouveau CR-V et met en évidence le dessin différent des pare-chocs.

La calandre dispose désormais d'une barre horizontale centrale plus fine de chaque côté du logo "H" et elle est désormais couleur carrosserie en remplacement de la finition chromée du modèle actuel. Un insert chromé foncé, disposé au-dessus de cette barre centrale souligne son dessin et répond à un autre insert situé au bas de la calandre. La face avant gagne en expressivité et en aspect haut de gamme grâce à la combinaison de cette nouvelle calandre et du pare-chocs avant revu.

Trois nouveaux coloris extérieurs métallisés sont disponibles sur le CR-V en 2010, l'Argent Titane, le Bronze et l'Argent Alabaster. Les autres couleurs de carrosserie métallisées incluent le Blanc Premium, le Noir Cristal, l'Argent Acier et le Gris Eclat. Le Rouge Milano demeure la couleur non métallisée du modèle.

Modifications intérieures

Le Honda CR-V 2010 reçoit tout un ensemble de modifications intérieures qui rehausse la qualité de l'habitacle déjà très attrayant et très pratique. Tous les panneaux intérieurs reçoivent une surface de revêtement dont l'effet et la couleur sont revus. Ils s'accordent avec un nouveau tissu des sièges, de nouveaux tapis de sol et des poignées de portières à la préhension plus agréable. Tous ces éléments concordent afin de rendre l'expérience de conduite encore plus qualitative, agréable et confortable.

Le nouveau système audio du nouveau CR-V permet une connexion aisée avec des systèmes MP3 et iPod®. Disponible selon les finitions, la connectivité Bluetooth® pour la téléphonie mains-libres est toujours aisée à manipuler et les améliorations du système permettent une importation des contacts téléphoniques dans le système facilitée lorsqu'un téléphone compatible est utilisé.

Un travail de détail a été effectué afin d'affiner encore les performances de réduction des bruits et vibrations dans l'habitacle du CR-V. De nouveaux matériaux d'isolation et de nouveaux joints comptent parmi les changements effectués afin d'abaisser de 5 dB le niveau sonore ambiant dans l'habitacle. Le confort de conduite du CR-V se rapproche encore davantage de celui rencontré dans une berline premium.

Des technologies de sécurité sophistiquées

Dans sa définition la plus équipée, le CR-V continue de proposer des systèmes de sécurité qui le positionnent parmi les SUV compacts les plus sûrs du marché. Regroupés sous le terme de pack

"ADAS" (Advanced Driving Assist Systems : systèmes avancés d'assistance du conducteur), ils assurent au conducteur une conduite sûre et détendue.

Le premier système composant ce pack est le régulateur de vitesse adaptatif ACC (Adaptive Cruise Control), qui utilise un radar à ondes millimétriques qui permet de respecter une distance de sécurité avec la voiture précédente lorsque le régulateur de vitesse est en fonction.

Le second système est le système de prévention des collisions par freinage CMBS (Collision Mitigation Brake System). Ce système, fonctionnel par défaut - il peut être désactivé par un bouton au tableau de bord - utilise le même radar que l'ACC afin de prévenir les collisions selon trois étapes, allant jusqu'à un freinage prononcé.

Troisième élément du pack ADAS du Honda CR-V, le système de phares adaptatifs AFS (Adaptive Front Lighting System) permet un éclairage suivant les intentions du conducteur relatives à la direction.

Les niveaux de confort, de quiétude de conduite et de sécurité sont très efficacement rehaussés par les systèmes de sécurité disponibles sur les versions Innova du CR-V 2010.

Les équipements de sécurité proposés en série sur le CR-V sont conservés, contrôle électronique de trajectoire VSA, répartiteur électronique de freinage EBD et assistance au freinage d'urgence HBA, aide à la stabilité du remorquage TSA, fixations ISOFIX à l'arrière, appuis-tête avant actifs et système de rappel de bouclage des ceintures de sécurité. Le CR-V 2010 ajoute à cet ensemble de systèmes de sécurité particulièrement étoffé un système de surveillance de la pression des pneumatiques DWS (Deflation Warning System). Une alerte apparaît au tableau de bord lorsque le système détecte qu'un ou plusieurs pneumatiques perdent leur pression de gonflage.

Lancement du CR-V 2010 en France

Le CR-V 2010 est lancé sur le marché français en février 2010.

STYLE

Sur le plan du style, le nouveau CR-V intègre des caractéristiques propres aux berlines et aux monospaces compacts, tout en conservant les éléments caractéristiques d'un authentique SUV. Ainsi, alors que la partie inférieure de la caisse dégage une grande impression de solidité et de robustesse, avec des passages de roues proéminents qui se fondent dans le bord inférieur prononcé des panneaux de porte, la partie supérieure de la caisse offre quant à elle un dessin à la fois fluide et élégant privilégiant le positionnement de l'habitacle vers l'avant. Avec ses courbes et ses lignes tout en douceur, la carrosserie du CR-V apporte une finesse et une élégance unique dans le monde des SUV compacts.

Les roues de 17 ou 18 pouces confèrent un sentiment de sécurité et de stabilité, en remplissant parfaitement les passages de roue. Le CR-V 2010 inaugure de nouvelles jantes à dix branches, aux styles distinctifs, 5 doubles branches robustes en 17 pouces sur les finitions Comfort et Elegance, style hélice et finition plus sombre et plus haut de gamme en 18 pouces à partir de la finition Executive.

L'imposant bouclier avant et le capot moteur aux lignes prononcées avec sa double calandre confèrent au CR-V une allure déterminée et un réel sentiment de puissance. Le CR-V 2010 voit le style de son bouclier avant revu. La prestance du CR-V sur la route est respectée mais la face avant évolue vers des lignes plus fines et plus élégantes, notamment grâce aux parties peintes du bouclier plus larges et à l'intégration des feux antibrouillards avant, installés désormais dans une partie peinte et adoptant une forme ovale. Plus enveloppant, ce pare-chocs est également plus prononcé vers l'avant. Il intègre la partie inférieure de la calandre, qui troque désormais ses moulures horizontales pour une grille en nid d'abeille.

L'impression plus distinguée et plus haut de gamme du CR-V 2010 provient également de sa grille de calandre supérieure, visuellement moins intégrée au capot moteur, plus large et séparée dans sa hauteur par une barrette couleur carrosserie. Cette baguette et la partie inférieure de la calandre revêtent désormais une moulure chromée foncée, renforçant l'aspect haut de gamme du CR-V.

A partir de la finition Luxury, les bas de caisse et les passages de roues du CR-V 2010 revêtent la teinte de la carrosserie. La face avant, les flancs et l'arrière du CR-V 2010 se distinguent ainsi encore davantage de la version précédente et le véhicule paraît immédiatement plus premium.

L'arrière du CR-V a également été revu vers plus de finesse, d'élégance et de légèreté. Conservant les moulures caractérisant la première impression visuelle de robustesse de la partie inférieure de la voiture, le pare-chocs arrière voit cependant la taille de ces moulures diminuer. Une nouvelle moulure plus fine élargit visuellement le CR-V vu de l'arrière. Elle intègre les catadioptrés, auparavant situés dans la partie inférieure en plastique noir, qui adoptent également un dessin plus affiné. La finesse visuelle de la partie arrière renforce l'aspect haut de gamme du CR-V 2010. Les feux arrière encadrant le hayon sculpté ont été très légèrement revus afin de rehausser cette

impression plus distinguée. Les versions disposant de la motorisation essence adoptent une sortie d'échappement chromée à la dimension élargie apportant une note d'élégance et de distinction supplémentaire.

Le profil en courbe des vitres latérales se caractérise par une arête supérieure qui plonge très nettement vers l'arrière, donnant ainsi au CR-V des airs de coupé. La ligne de toit s'incline également vers l'arrière mais avec une pente plus douce, d'où les dimensions généreuses du montant D. Les poignées de portières chromées étirées se distinguent par leur forme sculptée.

Parachevant le style abouti du CR-V, les rétroviseurs extérieurs intègrent des clignotants à LED.

Des dimensions compactes

Très compact et répondant aux besoins nouveaux des clients de SUV compacts, le CR-V disposait de dimensions plus compactes que son prédécesseur, principalement grâce à la disparition de la roue de secours extérieure. D'une longueur de 4 575 mm, le CR-V 2010 grandit néanmoins de 45 mm par rapport au CR-V 2009. Les boucliers redessinés sont à l'origine de cet accroissement de longueur, de 30 mm vers l'avant et de 15 mm vers l'arrière. Les autres dimensions extérieures du CR-V sont conservées, soit 1 820 mm de largeur hors tout (2 091 mm avec rétroviseurs extérieurs) et 1 675 mm de hauteur. De même, l'empattement demeure long de 2 620 mm.

Bien que rarement destiné à être utilisé en dehors de la route ou des chemins balisés, le CR-V dispose néanmoins de caractéristiques de franchissement flatteuses pour un SUV compact, avec une garde au sol de 185 mm et un angle d'attaque de 28°, un angle ventral de 18° et un angle de fuite de 23,2°.

HABITACLE ET VIE A BORD

L'habitacle du CR-V combine à la perfection les principaux atouts des SUV, monospaces compacts et berlines pour offrir espace, sécurité, fonctionnalité, confort et qualité. Le design intérieur se veut à la fois robuste et pratique, dans la droite ligne des caractéristiques des SUV, mais également technologiquement évolué à l'instar de celui des berlines.

Les inserts intérieurs satinés ajoutent une touche de luxe et contrastent avec l'habillage noir en matériau texturé. Les inserts verticaux ornent la console centrale surélevée et chaque extrémité de la planche de bord, ainsi que le couvercle du casier de rangement supérieur côté passager. Le garnissage inférieur de la colonne de direction et du tableau de bord côté passager forme un élément horizontal harmonieux. Les inserts supérieurs de chaque panneau de porte s'habillent également d'un matériau satiné, tandis que les poignées de porte situées en avant des accoudoirs présentent une finition argent.

Le CR-V 2010 présente des matériaux revus, afin d'améliorer la coordination des couleurs. Le traitement de surface des matériaux du tableau de bord est également nouveau. La qualité perçue par les passagers du CR-V est largement améliorée.

En plus de matériaux à la qualité perçue améliorée et d'ajustages des commandes plus fins, les diagrammes des commandes du système de climatisation ont été revus afin d'être plus lisibles et immédiatement compréhensibles. Le bouton "Mode", et les boutons de dégivrage avant et arrière disposent désormais de logos représentant leur fonction, mais aussi de leur fonction en toutes lettres. La compréhension est immédiate, la visibilité meilleure de nuit et les commandes sont très intuitives. Le confort et la sécurité dans un véhicule haut de gamme gagnent aussi grâce à ce genre de détails.

L'éclairage progressif confère par ailleurs une atmosphère chaleureuse au CR-V. Lorsque la porte conducteur est ouverte, l'éclairage des instruments s'allume progressivement pour atteindre l'intensité maximum lorsque le contact est établi. Les aiguilles des instruments et les témoins s'allument, indiquant que le CR-V est prêt à partir. A la fin du parcours, l'éclairage des instruments s'éteint progressivement.

Des sièges spacieux et confortables

Les larges sièges avant sont très confortables et leurs nombreux réglages permettent aux passagers de tous gabarits de trouver la position de conduite la plus adaptée. Le volant est réglable en profondeur et en hauteur, sur une course de 30 mm, permettant au conducteur de bénéficier d'une position de conduite idéale. Les finitions Luxury et Innova bénéficient en outre de réglages électriques dans huit directions et d'un réglage du support lombaire du siège conducteur.

Les sièges avant disposent désormais d'accoudoirs à la fois plus larges et plus longs afin d'assurer aux passagers avant un excellent confort de conduite et un bon maintien de leur avant-bras. La longueur des accoudoirs a été accrue de 20 mm et leur largeur de 30 mm.

Pour la sécurité des occupants, l'angle de la glissière de réglage en longueur des sièges avant joue un rôle clé dans la protection qu'ils offrent aux passagers, en procurant un excellent soutien lors des freinages appuyés. La structure interne des sièges est réalisée en grande partie en acier haute résistance. Des éléments composites sont utilisés au niveau de la base et du dossier du siège pour minimiser le poids et améliorer le confort. Les rembourrages latéraux sont réalisés en mousse d'une densité différente de celle des autres éléments du siège pour un confort et un soutien optimum.

Les selleries ont également évolué pour les versions du CR-V 2010. La sellerie en tissu des versions Elegance présente désormais un toucher plus doux et un dessin aux lignes 3D. Les sièges des versions Executive présentent une toute nouvelle sellerie exclusive mixte cuir et Alcantara® particulièrement haut de gamme. Les versions Luxury et Innova conservent une sellerie cuir, qui présente désormais une nouvelle couleur de surpiqûre sur le coloris noir. L'intérieur des versions en cuir de couleur ivoire présente à la fois des revêtements de contreportes assortis, une partie inférieure de tableau de bord ivoire, mais également une moquette d'habitacle de couleur marron, tout aussi harmonieuse que la moquette ivoire précédente.

Rétroviseur de conversation

Afin de garantir la convivialité dans l'habitacle en favorisant les échanges entre les passagers, un "rétroviseur de conversation" permet de conserver le contact visuel entre les passagers avant et arrière sans avoir à se retourner. Il permet également aux parents de conserver une surveillance discrète des enfants assis à l'arrière. Situé au niveau du plafonnier avant, il se compose d'un miroir convexe et se déploie en une simple pression. Une seconde pression révèle un étui à lunettes particulièrement utile pour protéger les verres ou pour dissimuler une paire de lunettes lorsque le CR-V est en stationnement.

De nombreux espaces de rangement

L'intérieur du nouveau CR-V recèle de nombreux autres rangements très pratiques et faciles d'accès, parmi lesquels une boîte à gants éclairée de 6,9 litres et, au-dessus de celle-ci, un casier avec couvercle, destiné au passager avant, d'une contenance de 3,1 litres. Ce dernier accueille le dispositif de connexion USB compatible iPod®.

Le casier de rangement de 6,5 litres situé dans la console centrale est suffisamment grand pour contenir 24 étuis à CD et reçoit un couvercle coulissant pour une plus grande rapidité et facilité d'accès. Il intègre une prise d'entrée audio auxiliaire permettant de raccorder un lecteur MP3 ainsi qu'une prise accessoire de 12V. Au-dessus de ce casier, sont implantés à droite deux porte-

gobelets et à gauche un petit rangement et les commandes de sièges chauffants (à partir des finitions Executive).

A l'avant de la console centrale, le levier de frein à main situé horizontalement présente un design compact exclusif. Il est doté sur le côté d'un bouton de desserrage et caractérisé par un système ingénieux de commande par câble dont le fonctionnement ne nécessite qu'un dégagement limité.

Trois vide-poches, utiles pour dissimuler un téléphone portable ou d'autres objets, sont situés dans la partie inférieure du tableau de bord. L'un est situé à gauche du volant et permet de disposer ses cartes de stationnement ou les tickets de péages. Les autres sont situés l'un au-dessus de l'autre, dans la partie centrale du tableau de bord, sous le levier de vitesses. Le rangement supérieur dispose à sa gauche d'un allume-cigare. Le rangement inférieur est plus large et est situé juste quelques centimètres au-dessus du plancher. Tous ces rangements sont légèrement inclinés vers l'avant afin de maintenir les objets en place lors de manœuvres amples, brusques ou lors des accélérations importantes.

Particulièrement généreux, les vide-poches des portes avant et arrière peuvent contenir une bouteille de 500 ml. A l'arrière, le dossier du siège conducteur est doté d'une poche aumônière. Deux porte-gobelets sont logés dans l'accoudoir central arrière et révélés lorsque celui-ci est abaissé.

Levier de vitesses au tableau de bord

Le levier des boîtes de vitesses est situé au tableau de bord, en hauteur, pour un accès facilité depuis le volant. Cette conception permet de dégager davantage d'espace au niveau du plancher. Sous le levier de vitesse sont placés deux casiers de rangement et au-dessus les commandes de climatisation – automatique et bi-zone sur toutes les finitions.

Eclairage des commandes

Les différentes commandes de l'habitacle sont éclairées pour faciliter leur utilisation de nuit, notamment les commutateurs de lève-vitres, les boutons de condamnation de porte, les commutateurs de rétroviseurs, le commutateur du système VSA et les commandes montées au volant. Par ailleurs, un éclairage de pavillon discret illumine harmonieusement la console centrale en une couleur bleutée. La couleur de cette DEL bleue située au plafonnier a été choisie car elle permet une réduction de la fatigue visuelle en conduite de nuit, lorsque le regard du conducteur passe souvent de la route éclairée à travers le pare-brise au rétroviseur intérieur.

Le rétroviseur intérieur est photosensible, il réagit à l'éclairage des phares des véhicules qui suivent le CR-V en obscurcissant le cas échéant le miroir. Le conducteur bénéficie d'une conduite de nuit bien plus confortable. Un interrupteur permet de désactiver cette fonction afin d'adapter la rétrovision à la tombée de la nuit.

Toit vitré panoramique

Comme la Civic, le CR-V propose un toit vitré panoramique, de série dès les modèles Luxury. S'étendant du pare-brise jusqu'à hauteur des sièges arrière, ce toit en verre feuilleté et teinté apporte une luminosité et une clarté incomparables dans l'habitacle du CR-V.

A l'intérieur, ce panneau de verre est divisé par le garnissage de toit en deux sections de 750 mm de large et de 354 mm de long. L'élément transversal central intègre deux velums électriques, réalisés dans le même tissu que le garnissage de toit, qui peuvent être déployés le cas échéant pour recouvrir chacune des deux parties vitrées. Un appui unique sur le commutateur situé au plafonnier permet une ouverture/fermeture automatique totale tandis qu'un appui soutenu permet une ouverture/fermeture à la distance désirée.

Un coffre volumineux et très modulable

La longueur du coffre s'établit à 963 mm avec les sièges arrière en place et en position arrière maximum et à 1 433 mm avec les sièges totalement rabattus. Le volume de chargement standard derrière la deuxième rangée (sièges en position verticale) est de 442 à 556 litres (VDA, selon les versions), il atteint 955 litres lorsque les sièges arrière sont totalement rabattus (jusqu'à hauteur de la ligne des vitres) et 1 532 litres VDA maximum jusqu'au plafond.

Avec une largeur de chargement arrière de 1 402 mm – 1 064 mm entre les passages de roue – le coffre du CR-V peut accueillir confortablement une poussette ou un sac de golf. Lorsque les sièges arrière sont totalement avancés, l'espace est suffisant pour contenir quatre grandes valises en position verticale. Preuve de l'exceptionnel volume de chargement du CR-V, deux VTT de 26" peuvent être transportés en position verticale sans enlever leur roue avant lorsque les sièges arrière sont rabattus.

Dans le coffre du CR-V 2010, le seuil de chargement est protégé sur sa bordure intérieure par un insert aluminium. Il est désormais plus facile de charger le coffre de façon plus détendue, en minimisant le risque de rayer les garnitures intérieures. Par ailleurs, les légères rainures en relief de ces inserts permettent aux objets chargés et déchargés de coulisser plus aisément, tout en évitant les dommages.

La protection des objets chargés est encore accrue par le double couvre-bagages rétractable. La partie arrière est de type pleine largeur tandis que la partie avant se compose de trois éléments correspondant au fractionnement des sièges, chaque élément se clipsant sur l'appui-tête respectif. L'inclinaison ou l'avancée des dossiers peut donc être réalisée sans dévoiler le contenu du coffre aux regards extérieurs.

Tablette "Double Deck"

Le CR-V se démarque toujours par la praticité et la polyvalence de son habitacle, le prédisposant à toutes sortes d'utilisation, pour les activités professionnelles, quotidiennes ou de loisirs.

La tablette 'Double Deck' garantit encore une grande flexibilité. Ce système se compose d'une tablette amovible à la fois large et légère divisant le coffre en deux compartiments. Placée horizontalement, elle se situe à 330 mm au-dessus du plancher, laissant suffisamment d'espace pour ranger une poussette standard ou un sac de golf dessous. Elle permet de supporter jusqu'à 10 kg de bagages.

Principal avantage de ce système, il protège efficacement le contenu du coffre des convoitises extérieures tout en permettant de répartir les bagages et ainsi d'effectuer un rangement plus rationnel. Il est en effet possible de récupérer un objet logé dans le compartiment inférieur sans avoir à décharger le reste des bagages. Cette planche est également articulée en largeur pour une plus grande facilité d'accès au compartiment inférieur.

Autre avantage, la tablette permet de différencier les zones de chargement pour les objets propres et sales ou secs et mouillés, par exemple. La hauteur de chargement augmentée par la tablette "Double Deck" permet par ailleurs aux personnes plus faibles ou aux mouvements plus pénibles de charger leurs courses ou d'autres objets à hauteur du buste, sans avoir à se pencher pour les récupérer.

La tablette est facile à utiliser. En mode 'Double Deck', elle repose sur un rebord formé par les panneaux latéraux du coffre à 330 mm de hauteur. Lorsqu'elle n'est pas utilisée, la planche peut être soit retirée soit rangée sur le plancher du coffre.

Un hayon à ouverture verticale facile à utiliser

Le hayon présente une ouverture de 950 mm en hauteur ainsi que des charnières ingénieuses et particulièrement compactes. La largeur d'ouverture atteint 1 390 mm, tandis que le seuil de chargement s'établit à 689 mm du sol.

Grâce à une conception ingénieuse et à une sélection soignée des composants, un minimum d'effort est requis pour commander le hayon. Le hayon lui-même est particulièrement léger, et le positionnement de la poignée sur la partie inférieure du panneau de hayon assure une bonne prise en main.

En outre, les charnières spéciales permettent au hayon de pivoter de façon optimale et ainsi de faciliter son ouverture/fermeture avec peu d'espace derrière le véhicule, avec un point d'ouverture automatique relativement bas et un point de fermeture automatique relativement haut. Ainsi, le hayon commence à s'ouvrir de lui-même avant même d'atteindre la hauteur des coudes et à se fermer avant que le bras ne soit totalement replié. Une commande d'ouverture électrique et des poignées intérieures situées à la base du hayon et sur le panneau intérieur renforcent encore son aspect pratique.

Le hayon est articulé relativement loin vers l'avant et peut ainsi être ouvert dans des espaces restreints en hauteur ; il est par ailleurs bien plus facile à ouvrir que les hayons à articulations latérales. Une fois ouvert, il constitue en outre, une parfaite protection contre les intempéries.

Sièges arrière rabattables et coulissants

Les sièges de la banquette arrière présentent une assise fractionnable 60/40 et un dossier fractionnable 40/20/40. La section centrale peut être rabattue à plat pour recevoir des objets de grande longueur tout en permettant d'accueillir deux passagers à l'arrière, ou se transformer en tablette ou en surface de travail plane. La section centrale présente également un accoudoir qui dissimule deux porte-gobelets.

En outre, chacun des sièges rabattables 60/40 offre une course de réglage avant/arrière de 150 mm afin de maximiser la longueur aux jambes ou l'espace de chargement. Selon les objets à transporter, la banquette arrière peut également être coulissée vers l'arrière afin de bloquer le chargement.

Un repliage facile

Chacune des trois sections peut être repliée en tirant sur une petite poignée située sur le dessus du dossier du siège. Cette même poignée est également utilisée pour déverrouiller les dossiers de siège lorsqu'ils doivent être repliés. Lorsque les dossiers de siège ont été rabattus, une deuxième poignée derrière l'assise permet de basculer l'un ou l'autre des sièges fractionnables 60/40 vers l'avant en position de stockage verticale (il est inutile de déposer les appuis-tête au préalable).

Les sièges arrière pouvant être repliés et coulissés et les sièges avant totalement repliés vers l'arrière, l'intérieur du CR-V peut se transformer en une zone de repos confortable.

Honda a doté le CR-V de cinq fixations ISOFIX sur les sièges arrière. Il est ainsi possible de monter un siège de sécurité enfant sur chacun des sièges arrière côtés gauche et droit ou un autre sur le siège central. Les deux sections de la banquette arrière pouvant coulisser indépendamment vers l'avant, il est possible de monter un siège enfant au centre, permettant à l'occupant du siège avant d'accéder plus facilement à l'enfant et à un autre adulte de s'asseoir confortablement à ses côtés à l'arrière.

Accessibilité

Grâce à la plate-forme basse du CR-V, il est facile d'accéder et de sortir de la voiture. La combinaison de seuils de portes bas et d'assises de sièges installées à hauteur des hanches d'un adulte de taille moyenne n'oblige pas les passagers à 'se hisser' pour prendre place à bord.

Le CR-V 2010 dispose, à partir de la finition Luxury, de seuils de portières protégés et agrémentés d'inserts en aluminium. A la fois robustes et élégants, ils habillent l'intérieur des seuils de portes afin

de réduire les accrocs dus aux chaussures des passagers ou aux objets chargés, particulièrement à l'arrière. Ils rehaussent également la qualité perçue de l'habitacle du nouveau CR-V 2010, dès l'ouverture des portières. Leur motif à carrés satinés et leur fond aluminium poli sont agrémentés, à l'avant, d'un logo "CR-V".

L'angle d'ouverture de la portière arrière atteint 80 degrés et les trois positions d'ouverture des portières facilitent l'accès et la sortie dans des espaces confinés.

LES EQUIPEMENTS DE CONFORT

Détecteur de pluie et allumage automatique des phares

Le CR-V est équipé d'un large éventail de fonctionnalités et d'équipements de confort et de sécurité. Proposés de série, l'allumage automatique des phares et le détecteur de pluie comptent au nombre des équipements améliorant à la fois la sécurité et le confort.

L'allumage automatique des phares base son jugement sur un détecteur de lumière situé au niveau du haut du pare-brise afin d'allumer les phares dès que la luminosité s'affaiblit, en soirée, dans les tunnels ou sur des routes assombries. Intelligent, il temporise l'extinction des phares, après un passage dans un tunnel par exemple, afin de ne pas apporter de confusion pour le conducteur arrivant en face, en confondant les cycles allumage/extinction avec des appels de phares. La fonction automatique est activée lorsque le commodo de phares, situé à gauche du volant est en position "Auto".

Le détecteur de pluie utilise le même système de déclenchement, le capteur de lumière captant la réfraction lumineuse différente lorsque des gouttes d'eau tombent sur le pare-brise. Il déclenche alors les essuie-glaces, selon une fréquence et une sensibilité que le conducteur peut choisir sur la commande des essuie-glaces placée à droite, derrière le volant.

Nouveaux équipements en 2010

En 2010, un nouvel équipement de série vient rehausser le niveau de confort, de sérénité et de sécurité lors de la conduite du CR-V. Le DWS (Deflation Warning System) est le système de surveillance de la pression des pneumatiques, qui peut permettre d'éviter la sortie de route grâce à une information au conducteur.

Ce système utilise le calculateur du contrôle électronique de trajectoire VSA afin de détecter une rotation anormale d'une ou plusieurs roues. Lorsque le système détecte qu'un ou plusieurs pneumatiques perdent leur pression de gonflage, une alerte apparaît au tableau de bord afin d'alerter le conducteur et de l'inciter à réduire son allure et à s'arrêter pour vérifier la pression.

En matière de nouveauté technique en faveur de l'environnement, le système SIL (Shift Indicator Light) d'indicateur lumineux de changement de rapport optimal fait son apparition sur les versions du CR-V 2010 à boîtes de vitesses manuelles. Déjà présent sur les dernières générations de Honda Accord, Honda Jazz et sur les versions restylées de la Honda Civic apparues en juin 2009, le SIL permet de réaliser de substantielles économies de carburant.

Le système SIL indique au conducteur, via une flèche, orientée vers le bas ou vers le haut et apparaissant au centre du compte-tours, le meilleur moment pour changer de rapport, respectivement pour rétrograder ou passer le rapport supérieur. Lorsque le conducteur choisit de suivre les indications, sa conduite est plus souple, les sur- ou sous-régimes sont évités et le rapport

de boîte de vitesses le plus adapté est engagé. L'utilisation du moteur est alors optimale en termes de consommation de carburant. Bien entendu, le conducteur reste maître de sa conduite et de la plage d'utilisation du moteur ; la puissance et le couple maximum, situés à des régimes supérieurs, restent disponibles selon ses besoins.

Radars de stationnement

Les dimensions compactes, l'excellente visibilité résultant de la position d'assise surélevée et le faible diamètre de braquage permettent au CR-V de s'affranchir des obstacles citadins. A partir de la finition Executive, les capteurs de stationnement avant et arrière facilitent davantage la tâche du conducteur, notamment en conduite dans les rues encombrées.

Le système d'aide au stationnement se compose de quatre capteurs à l'arrière, de deux capteurs à l'avant et d'un affichage situé au centre du combiné des instruments. Le rapprochement d'un obstacle est signalé par un pictogramme sur l'écran, représentant la carrosserie du CR-V en vue aérienne et le rapprochement des obstacles avant et arrière, alors que la fréquence du signal sonore augmente. Les capteurs sont activés dès que la vitesse chute sous les 8 km/h.

Caméra de recul

Afin de faciliter encore la vie du conducteur lors de manœuvres en marche arrière, une caméra de recul vient compléter la dotation à partir de la finition Luxury.

Montée au-dessus de la plaque minéralogique, la caméra de recul offre un champ de vision de 138 degrés dans le plan horizontal et de 91 degrés dans le plan vertical de la zone située directement sous le hayon. L'image en couleurs s'affiche sur l'écran du système de navigation et fournit une indication instantanée des dangers et obstacles potentiels. La caméra de recul est de série sur les finitions Luxury et Innova qui disposent du système de navigation embarqué avec un large écran intégré au tableau de bord.

Rétroviseur extérieur passager avec fonction recul

A partir de la finition Luxury, une nouvelle fonctionnalité améliore la vie à bord du CR-V en facilitant les manœuvres de stationnement. Lorsque le bouton de sélection des réglages de rétroviseurs extérieurs est sur la position de réglage du rétroviseur droit et que la marche arrière est enclenchée, le rétroviseur s'incline vers le bas afin de faciliter la vision latérale du conducteur. Cette fonction permet de supprimer l'angle mort de la carrosserie et de voir les objets situés directement à la droite du véhicule, le long de son flanc. Les rayures ou petites bosses sur la carrosserie ou sur les jantes dues à des potelets ou aux trottoirs saillants peuvent ainsi être évitées, préservant la valeur de la voiture.

Clé de contact rétractable

La télécommande d'ouverture à distance des portières du CR-V 2010 abrite désormais la clé de contact. En appuyant sur un simple bouton, la clé de contact se déploie. Il s'agit d'une première pour le Honda CR-V, une modification de détail qui, ajoutées aux autres améliorations apportées au produit dans son ensemble rehausse l'expérience raffinée de vie quotidienne à bord du SUV premium de Honda.

AUDIO ET NAVIGATION

En matière de systèmes audio, le CR-V 2010 dispose d'un équipement de série avec tuner AM/FM et lecteur CD MP3 WMA, doté de commandes ergonomiques, de quatre haut-parleurs avant et arrière et de deux tweeters à l'avant. Les commandes à distance du système audio sont situées sur la branche gauche du volant.

Le CR-V est doté en série d'un connecteur Jack situé dans le rangement central, à côté d'une prise de courant 12V, et d'une prise USB compatible iPod® et iPhone® située dans le rangement supérieur de la planche de bord côté passager.

Le CR-V Executive bénéficie d'un changeur en façade, permettant de charger jusqu'à 6 CD directement depuis le système intégré à la planche de bord. Par ailleurs, les six haut-parleurs se voient adjoindre le renfort d'un caisson de basses supplémentaire, qui vient renforcer la puissance et la qualité musicale dans l'habitacle.

Proposé en série sur les finitions Luxury et Innova, le système de navigation par satellite est doté d'un écran tactile 6,5 pouces 16/9, de la connectivité Bluetooth et d'un système de reconnaissance vocale. Il est combiné à un lecteur CD capable de lire les fichiers MP3 et WMA et d'un lecteur de carte PCMCIA.

La cartographie de navigation est disponible sur un support DVD et comprend les cartes des routes de 14 pays d'Europe. Le système de navigation par satellite décode les informations trafic gratuites TMC. Les commandes du système peuvent se faire directement sur l'écran tactile ou via les boutons de menu situés directement sur les côtés de l'écran, complétés d'une commande de type "joystick" situé en façade en haut à droite de l'écran, ou via les commandes vocales disponibles en langue française et dont les boutons d'activation sont situés entre la branche inférieure et la branche supérieure gauche du volant.

Sur le CR-V 2010, la connectivité Bluetooth® du système de navigation est encore améliorée grâce à une fonctionnalité de transfert en une seule fois de l'ensemble du répertoire du téléphone. Cette fonction permet d'importer directement jusqu'à 1 000 noms et 10 numéros par nom. La numérotation se fait directement depuis l'écran du système de navigation, ou via les commandes vocales. Le son des conversations téléphoniques passe par les haut-parleurs du système audio de la voiture. Les numéros de téléphone peuvent désormais être composés directement depuis l'écran tactile.

CHÂSSIS ET CARROSSERIE

Lors du développement du nouveau CR-V, ses concepteurs s'étaient fixé comme principal objectif d'abaisser son centre de gravité afin de le doter d'un confort de conduite homogène, d'une grande agilité, d'un comportement routier proche de celui d'une berline et d'une excellente stabilité. Le centre de gravité bas a été obtenu notamment grâce aux supports moteur ancrés très bas, à la roue de secours située sous le plancher du coffre et le poids réduit du hayon et du capot moteur.

Le CR-V fait appel à une conception monocoque plutôt qu'à une structure de type caisse sur châssis, avec tous les avantages qui en résultent, à savoir une plus grande rigidité, une meilleure résistance aux chocs et un réel gain de poids. Dès le départ, le CR-V a été conçu afin de garantir un très haut niveau de résistance à la torsion et au cintrage. Il atteint d'ailleurs en la matière un niveau comparable à celui des berlines du segment D, ce qui contribue au parfait équilibre de son comportement routier.

Une caisse plus légère, une plus grande rigidité et des structures d'absorption des chocs optimisées, tels sont les avantages qui découlent directement de l'utilisation d'acier haute résistance. Ainsi, le pourcentage d'acier de ce type entrant dans la conception du CR-V est de 57 %. Il fait appel plus particulièrement aux qualités d'acier les plus élevées, par exemple, la proportion d'acier 780, principalement utilisé dans les panneaux de plancher et les longerons de toit, est de 10 %. L'adoption de ces matériaux à la fois résistants et légers permet également une haute efficacité de la cellule de sécurité.

Un aérodynamisme soigné

La carrosserie du CR-V bénéficie de qualités aérodynamiques très abouties. Le coefficient de traînée faible résulte en grande partie d'une analyse attentive de l'écoulement d'air sous le véhicule. En outre, l'adaptation de déflecteurs en avant des roues avant et arrière, de panneaux de protection de part et d'autre de l'habitacle et d'une protection de soubassement à l'arrière ont permis de réduire au maximum les turbulences.

La carrosserie parfaitement lisse du CR-V contribue également à réduire les bruits d'écoulement d'air, aidée en cela par l'optimisation de la forme de toute une série de composants - dont le montant A et les rétroviseurs extérieurs - et par l'utilisation de joints doubles au niveau des portes.

Structure de caisse ACE (Advanced Compatibility Engineering)

Comme les autres modèles récents de la marque, le CR-V doit ses performances en cas de choc à la nouvelle structure de caisse de Honda, baptisée ACE (Advanced Compatibility Engineering : conception à compatibilité avancée), une innovation majeure dans la quête de sécurité incessante de Honda. La structure de caisse ACE offre aux occupants une protection considérablement

accrue, une meilleure compatibilité entre les véhicules de différentes tailles et une réduction des détériorations du véhicule tiers grâce à une capacité d'absorption d'énergie améliorée.

Lors d'une collision frontale, une structure de caisse classique concentre généralement l'énergie du choc vers deux chemins courant longitudinalement sur la partie inférieure du châssis. Le cadre polygonal monté à l'avant de la structure de caisse ACE est conçu pour éviter toute déformation de la cellule en répartissant les forces entre de multiples chemins de force, les éloignant de l'habitacle.

Son cadre inférieur à haute dissipation énergétique joue le rôle d'une structure d'absorption d'énergie classique, renvoyant l'énergie du choc vers le plancher et les bas de caisse. La structure de caisse ACE frontale intègre également une traverse supérieure située derrière le panneau avant et de chaque côté des longerons supérieurs qui s'engagent dans le tablier avant et les montants A. Chaque extrémité de la traverse s'incurve vers le bas en avant du passage de roue vers le cadre inférieur, tout comme les bords d'attaque des longerons supérieurs.

La structure polygonale résultante permet de réduire le décentrage vertical ou latéral entre le véhicule et les structures de sécurité de l'autre véhicule, maximisant ainsi le potentiel d'absorption d'énergie des deux véhicules. Les multiples chemins d'absorption d'énergie permettent de répartir l'énergie du choc de l'avant du véhicule vers le bas de caisse, le plancher et le montant A, réduisant ainsi la déformation de la cellule.

La structure en caissons des longerons leur permet également de se déformer progressivement, leur affaissement prédéfini minimisant encore le risque de détérioration de la cellule de survie.

Honda poursuit son programme de recherche en matière de protection des piétons via son véhicule laboratoire ASV3, des mannequins piétons sophistiqués (POLAR), des analyses d'accidents de la route et des simulations assistées par ordinateur. Le CR-V est ainsi équipé :

- D'un vaste dégagement sous le capot moteur lui permettant de se déformer en cas de choc
- De charnières de capot moteur, de supports de montage d'aile avant et de supports supérieurs de radiateur qui se compriment sous l'effet du choc
- D'une poutre de bouclier avant déformable
- De points d'articulation d'essuie-glaces coulissants déformables

La suspension avant en détail

La suspension avant McPherson présente des ressorts à enroulement inversé afin de favoriser la stabilité et pour obtenir une direction réactive et précise. Afin d'améliorer la rigidité de la direction et réduire les frottements, la crémaillère est montée en position basse.

En phase de compression, les ressorts ont tendance à exercer des forces torsionnelles et peuvent influencer la sensation de précision ressentie au volant. Les ressorts à enroulement inversé neutralisent cet effet en annulant les forces torsionnelles qu'ils exercent.

Les modifications apportées au train avant en 2010 incluent un angle de chasse revu à la baisse (la chasse passe de 20 mm à 15 mm au niveau du point de contact du pneumatique avec la route) afin de bénéficier d'un meilleur point neutre, d'une stabilité renforcée et d'un contrôle de la stabilité et de la direction, notamment sur les routes bombées.

Les angles de braquage, les bagues, la rigidité des matériaux et le réglage des ressorts et des amortisseurs contribuent à l'obtention d'un mouvement de suspension extrêmement linéaire en limite de compression, afin de virer très à plat. Les nouveaux réglages d'amortisseurs adoptés sur le CR-V 2010 incluent des soupapes d'amortisseurs plus rigides.

La suspension avant est spécialement conçue et mise au point pour composer avec un faible encombrement, tout en offrant un confort souple, un débattement long et une robustesse appropriée sur les routes accidentées.

Les modifications apportées aux réglages du train avant en 2010 apportent un confort d'utilisation amélioré, notamment grâce à une sensation de douceur et de progressivité alliée à un meilleur contrôle de la motricité et de la direction, qui rend la conduite encore plus sereine.

La suspension arrière en détail

La suspension arrière particulièrement compacte réduit l'encombrement de l'amortisseur dans le coffre, libérant ainsi un maximum de volume. L'aspect réactif de la conception des tirants de suspension signifie que, lors du freinage, la force générée est transmise dans la structure de la suspension, amenant le bras de suspension, monté à l'arrière et situé perpendiculairement à la force exercée, à se déplacer vers l'arrière. Le léger mouvement de la suspension vers l'arrière agit à son tour sur les bagues qui assurent la fixation du triangle inférieur sur le châssis. Leur souplesse dans le sens diagonal tire le bras tiré dans le sens du pincement.

En 2010, les bagues de carrossage ont vu leurs caractéristiques de résistance élastique revues. Comme pour le train avant, l'objectif prioritaire du CR-V 2010 est le confort du conducteur. Pour ce faire, le taux d'élasticité des bagues de carrossage a été réduit de 40% dans le sens longitudinal, tout en étant augmenté dans les proportions inverses en terme de résistance latérale. Le sentiment de confort a été amélioré grâce à une maîtrise parfaite du guidage du train arrière.

L'amortisseur est du type à clapet progressif ce qui contribue de façon significative à obtenir plus de confort et une tenue de route précise. Les amortisseurs à gaz sont dotés d'un dispositif de clapet à disques empilés, celui-ci réagit facilement et progressivement aux mouvements à fréquence élevée de l'amortisseur tels que ceux créés par les cahots et les chocs de la route. Cependant, ce même type de clapet, caractérisé par sa haute sensibilité à la fréquence de

mouvement, présente également davantage de résistance aux mouvements à faible fréquence provenant des oscillations intermittentes de la caisse à haute vitesse.

Circuit de freinage modernisé

Tous les CR-V sont équipés d'un système de freinage ABS à quatre canaux et du répartiteur électronique de la force de freinage (EBD : Electronic Brake Force Distribution), qui gère l'effort de freinage avant/arrière afin d'obtenir un niveau de performance et une stabilité maximum lors des freinages.

A l'arrière, une stratégie de freinage avec sélection de la valeur plancher permet de préserver la stabilité directionnelle sur route glissante. Au cas où une roue arrière commence à se bloquer, déclenchant une modulation de la pression de freinage sur cette roue, la pression de freinage est également diminuée sur la roue opposée de manière à préserver la stabilité latérale du train arrière. Tous les modèles sont dotés de freins à disques, avec disques ventilés de 293 mm à l'avant et de disques pleins de 302 mm à l'arrière.

L'aide au freinage d'urgence (HBA : Honda Brake Assist) constitue une protection supplémentaire, elle permet d'accroître automatiquement la puissance du freinage en cas d'urgence, cette situation étant détectée d'après la façon dont le conducteur enfonce la pédale de frein.

Direction assistée

La direction asservie à la vitesse (modèles 2.0 i-VTEC uniquement), présente un rapport de démultiplication qui permet une bonne réactivité aux sollicitations du conducteur tout en offrant une assistance élevée à faible vitesse pour manoeuvrer plus facilement et une moindre assistance à vitesse élevée pour des sensations plus directes au volant et davantage de stabilité.

Les CR-V à essence sont équipés d'une direction assistée électrique (EPS : Electric Power Steering), alors que les modèles diesel sont équipés d'une direction assistée hydraulique.

Jantes et pneus

Les modèles Elegance sont équipés de jantes en alliage de 17" avec pneus de 225/65 R17.

Des jantes de 18" sont montées en série sur les modèles Executive, Luxury et Innova, avec des pneus de dimension 225/60 R18.

Le CR-V 2010 inaugure de nouvelles jantes à dix branches, aux styles distinctifs, 5 doubles branches robustes en 17 pouces sur les finitions Comfort et Elegance, style hélice et finition plus sombre et plus haut de gamme en 18 pouces à partir de la finition Executive.

Des pneus à faible résistance au roulement contribuent à obtenir une excellente performance en termes de consommation globale de carburant.

SECURITE

Le CR-V bénéficie d'une vaste gamme d'équipements de pointe en matière de sécurité active (pour éviter les accidents) et de sécurité passive (pour réduire les conséquences d'un accident). Le contrôle électronique de trajectoire (VSA) associé à l'antipatinage, la tenue de route optimisée et l'ABS sont autant de caractéristiques qui lui permettent d'éviter au maximum les accidents. Les projecteurs au xénon (selon les finitions) contribuent par ailleurs à améliorer la visibilité en conduite de nuit.

La finition Innova du Honda CR-V est équipée d'un ensemble d'équipements de sécurité active particulièrement complet, composé du régulateur de vitesse adaptatif ACC, du système de prévention des collisions par freinage CMBS et du système de phares adaptatifs AFS. L'ACC permet au véhicule de conserver une distance définie par rapport à celui qui le précède. Le CMBS surveille la distance et la vitesse de rapprochement entre le CR-V et le véhicule qui le précède, alerte le conducteur en cas de collision imminente et permet de réduire le choc ainsi que ses conséquences si la collision ne peut être évitée. Enfin, l'AFS permet d'améliorer la visibilité en conduite de nuit, en s'adaptant aux virages que le véhicule s'apprête à parcourir et en éclairant davantage les abords de la route.

En cas de collision, la structure de caisse de technologie Advanced Compatibility Engineering (ACE) du nouveau CR-V constitue une véritable cellule de sécurité pour les passagers. A l'intérieur, les airbags frontaux à déclenchement différencié, les airbags latéraux et les airbags rideaux fonctionnent de pair avec les systèmes de retenue sophistiqués pour minimiser le risque de blessures des occupants en cas de choc.

Principaux équipements de sécurité passive de série du CR-V :

- Ceintures de sécurité 3 points avant, réglables en hauteur, avec limiteurs de charge et prétensionneurs
- Appuis-tête avant actifs selon les versions
- Ceintures de sécurité trois points sur les trois places arrière
- Cinq fixations ISOFIX sur les sièges arrière pour le montage de sièges enfant sur les sièges gauche, droit et/ou central
- Points d'ancrage de sangle supérieure de siège enfant
- Airbags frontaux à déclenchement différencié côté conducteur et côté passager avant
- Airbags latéraux conducteur et passager avant
- Airbags rideaux

Les airbags conducteur et passager avant à déclenchement différencié sont conçus pour protéger la tête et le thorax des occupants lors d'une collision frontale de gravité moyenne à forte, tout en

réduisant le risque de blessures. Chaque générateur de gaz présente deux phases. Lors d'une collision grave, les deux phases se déclenchent simultanément pour permettre un gonflage immédiat de l'airbag. Lors d'une collision de gravité moyenne, les générateurs se déclenchent l'un après l'autre, ralentissant ainsi la vitesse de déploiement de l'airbag.

Les airbags rideaux sont en série sur toute la gamme. Lors d'un choc latéral, ils se déploient du pavillon et protègent la tête des occupants des sièges avant et des sièges arrière gauche et droit. Les airbags rideaux couvrent efficacement la zone des vitres, du montant A jusqu'au montant C, réduisant ainsi considérablement l'énergie du choc et le risque de blessures à la tête. Des capteurs d'impact latéral sont intégrés à l'avant et à l'arrière permettant d'actionner l'airbag situé du côté de l'impact uniquement. Cependant, pour renforcer encore la sécurité en cas de retournement du véhicule, d'autres capteurs permettent d'activer les airbags rideaux des deux côtés du véhicule simultanément. Un capteur de roulis et plusieurs décéléromètres déterminent le taux de roulis et déploient les airbags en conséquence pour une protection optimum.

Les appuis-tête avant actifs permettent de protéger les occupants des sièges avant contre les blessures aux vertèbres cervicales en cas d'accident. En cas de choc arrière, le corps du passager est repoussé contre le dossier de siège ; cette pression est transmise sur une plaque intégrée au dossier, elle-même reliée à l'appui-tête, qui se déplace vers le haut et vers l'avant pour répartir les forces exercées sur la tête, le cou et la colonne vertébrale.

Autre équipement de sécurité, le rappel de bouclage des ceintures de sécurité des sièges arrière sur l'affichage central de l'ordinateur de bord prend la forme d'un pictogramme représentant trois occupants ceinturés lorsque les ceintures de sécurité sont bouclées et d'un autre pictogramme spécifique lorsqu'elles ne le sont pas.

VSA de série sur tous les modèles

Le VSA (système de contrôle électronique de trajectoire) équipe de série toute la gamme CR-V et il est conçu pour aider le conducteur à conserver la maîtrise en virage, en accélération et lors de manoeuvres soudaines. Il contrôle la trajectoire du véhicule en exerçant la force de freinage sur la roue droite ou gauche, selon le cas, et en gérant l'ouverture du papillon des gaz et le système d'allumage. Le logiciel de contrôle a été adapté au système de transmission intégrale "Dual Pump" du CR-V.

En contrôlant les signaux d'entrée d'une série de capteurs du véhicule, le système VSA calcule une plage prédictive de réaction du véhicule tout en surveillant en permanence la réaction réelle de ce dernier et les sollicitations du conducteur. Si la réaction réelle du véhicule est en dehors de la plage de réaction prédictive, par exemple, si les forces exercées en virage dépassent le niveau de performance des pneus, le système VSA intervient automatiquement avec une action corrective. Le système est calibré pour assurer un comportement stable et prévisible, sans atténuer le plaisir de conduire un véhicule idéalement conçu.

En cas de survirage, le système VSA freine la roue avant extérieure au virage pour contrecarrer le dérapage. A l'inverse, en cas de sous-virage, le système VSA freine la roue arrière intérieure au virage et réduit la puissance du moteur pour ramener le véhicule dans la trajectoire initiale.

Aide à la stabilité du remorquage (TSA)

Le système VSA intègre également une fonction d'aide à la stabilité du remorquage TSA (Trailer Stability Assist) qui permet de restaurer rapidement la stabilité en agissant sur le couple et sur le freinage si la remorque provoque un louvoiement.

La capacité de remorquage du CR-V à transmission manuelle est de 1 600 kg pour l'essence et de 2 000 kg pour la motorisation diesel (remorque freinée). Sur les modèles à boîte de vitesses automatique, cette capacité est de 1 500 kg. La capacité de remorquage pour une remorque non freinée est fixée à 600 kg pour toutes les versions.

Système de surveillance de la pression des pneumatiques (DWS)

Le CR-V 2010 ajoute un nouvel équipement de sécurité de série : le système de surveillance de la pression des pneumatiques DWS (Deflation Warning System). Ce système utilise le calculateur du contrôle électronique de trajectoire VSA afin de détecter une rotation anormale d'une ou plusieurs roues. Lorsque le système détecte qu'un ou plusieurs pneumatiques perdent leur pression de gonflage, une alerte apparaît au tableau de bord afin d'alerter le conducteur et de l'inciter à réduire son allure et à s'arrêter pour vérifier la pression.

LES SYSTEMES DE SECURITE DE SERIE DE LA FINITION INNOVA

Système de phares adaptatifs (AFS)

Le CR-V Innova est équipé du système de phares adaptatifs AFS qui éclaire la route indépendamment de la position du véhicule. L'AFS permet au faisceau des feux de croisement gauche et droit de pivoter respectivement vers la gauche ou la droite, afin d'améliorer la visibilité en virage et d'éclairer les intersections. Le conducteur peut ainsi identifier au plus tôt les piétons, véhicules ou obstacles sur sa route. Chaque phare peut pivoter de 20 degrés, selon la vitesse du véhicule et les sollicitations de braquage.

Le système se compose des éléments suivants :

- Capteur d'angle de braquage
- Capteur de vitesse du véhicule
- Contacteur de marche arrière (désactive l'AFS lorsque le véhicule recule)
- Commutateur de commande (désactive l'AFS à la demande du conducteur)
- Témoin de tableau de bord (s'allume lorsque l'AFS est désactivé)
- Module de commande, fait pivoter le faisceau du feu de croisement via un réducteur et un moteur

L'AFS fait pivoter le projecteur gauche ou droit (et non les deux ensemble) lorsque les conditions suivantes sont réunies (pour les véhicules à conduite à gauche) :

- L'angle de braquage est supérieur à 12 degrés
- La vitesse du véhicule est supérieure ou égale à 10 km/h (virages à gauche)

Le projecteur droit pivote même si le véhicule est à l'arrêt

La fonction de pivotement est désactivée lorsque la vitesse chute à 5 km/h (virages à gauche uniquement)

Régulateur de vitesse adaptatif (ACC)

Le régulateur de vitesse adaptatif permet non seulement de conserver une vitesse prédéfinie, à l'instar des régulateurs de vitesse classiques, mais également de réguler automatiquement la distance entre le CR-V et le véhicule qui le précède, améliorant ainsi la circulation sur la route et rehaussant le confort et la sécurité du conducteur.

Ce système utilise un radar à ondes millimétriques placé dans la calandre avant pour détecter la présence éventuelle et la vitesse du véhicule précédent ; l'analyse des signaux du radar et leur variation de fréquence permettent de calculer la distance exacte et la vitesse relative entre les véhicules. Lorsque cette distance chute en dessous d'une valeur prédéfinie, le système décélère le véhicule en agissant sur l'accélérateur et, si nécessaire, sur les freins (via une communication avec le VSA).

Dans le cas où une décélération plus rapide est requise, suite par exemple à un freinage appuyé du véhicule qui précède, le système alerte le conducteur à l'aide d'un témoin et d'une alarme pour l'inciter à freiner. Si le véhicule qui précède change de file ou si la distance augmente à nouveau, le système ramène la vitesse du véhicule à la valeur prédéfinie.

Le système ACC fonctionne à des vitesses comprises entre 30 et 180 km/h et le conducteur peut augmenter la vitesse du véhicule en actionnant la commande ACC située sur le volant par paliers de 5 km/h.

Système de prévention des collisions par freinage (CMBS)

Le système de prévention des collisions par freinage CMBS (Collision Mitigation Brake System) est un équipement de sécurité qui anticipe les collisions et agit en conséquence.

Lorsque la vitesse de rapprochement entre le CR-V et le véhicule le précédant augmente à un point tel qu'une collision est possible, le système utilise des signaux visuels et sonores pour alerter le conducteur afin qu'il entreprenne une action préventive. Si, d'après la réactivité du conducteur, le système détermine que le risque de collision a chuté à un niveau acceptable, le système CMBS se désactive. Si, à l'inverse, la réactivité du conducteur ne réduit pas suffisamment le risque d'accident, le système émet un deuxième avertissement, composé de signaux sonores, visuels et

tactiles, et ralentit légèrement le véhicule pour inciter le conducteur à réagir. Si la vitesse de rapprochement augmente à un point tel que la collision devient inévitable, le système CMBS peut commander un freinage d'urgence pour limiter la vitesse du véhicule et tendre les ceintures de sécurité du conducteur et du passager avant afin de réduire la gravité du choc.

Phase un : Lorsqu'il y a risque de collision avec le véhicule qui précède, un signal sonore retentit et le message 'FREINER' apparaît sur l'affichage multiple.

Phase deux : Si la distance entre les deux véhicules continue de diminuer, le système CMBS freine légèrement, et un moteur électrique active le prétensionneur de la ceinture de sécurité pour tendre légèrement la sangle à deux ou trois reprises, afin d'alerter le conducteur. Le signal sonore retentit à nouveau et le mot 'FREINER' apparaît à l'ordinateur de bord.

Phase trois : Si, après les premier et deuxième avertissements, le système détermine que la collision est inévitable, le prétensionneur tend les ceintures de sécurité du conducteur et du passager avant avec suffisamment de force pour compenser l'effet d'un éventuel relâchement de la sangle ou de vêtements amples et un freinage d'urgence est initié pour limiter la vitesse du choc et atténuer les effets de la collision sur le CR-V et ses occupants.

Le système CMBS fonctionne uniquement à des vitesses supérieures à 15 km/h et lorsque l'écart de vitesse entre le CR-V et le véhicule le précédant est supérieur ou égal à 15 km/h. Il peut être désactivé en appuyant sur le commutateur situé sur le côté gauche du tableau de bord.

MOTORISATIONS ET TRANSMISSIONS

- **Le nouveau moteur diesel 2.2 i-DTEC remplace le précédent 2.2 i-CTDi**
- **Le nouveau diesel bénéficie d'une injection de troisième génération qui lui offre une puissance accrue et réduit son impact sur l'environnement**
- **Nouvelle transmission automatique à 5 rapports sur la motorisation diesel, une première pour le CR-V**
- **Les deux motorisations proposées sur le CR-V 2010 répondent à la nouvelle norme d'émissions Euro 5**

Le nouveau CR-V, tout comme son prédécesseur, est disponible avec les moteurs à essence 2,0 litres et diesel 2,2 litres. Si le développement du moteur à essence 2.0 i-VTEC a permis d'enregistrer des progrès significatifs en matière de consommation et d'émissions, le 2.2 i-DTEC est pour sa part un tout nouveau moteur qui fait appel aux technologies diesel les plus récentes pour offrir des performances en hausse et une combustion plus efficace.

Le moteur à essence est couplé à une transmission manuelle à six rapports ou à une transmission automatique à cinq rapports. En 2010 et pour la première fois sur le CR-V, une proposition de boîte de vitesses automatique à cinq rapports vient compléter l'offre diesel, jusqu'à présent uniquement disponible avec la transmission manuelle à six rapports.

Tous les modèles sont équipés de la transmission intégrale "DPS" (Dual Pump System : Système à Double Pompe).

Le moteur 2.2 i-DTEC

Le nouveau moteur 2.2 i-DTEC (intelligent Diesel Technology) offre des performances, une sobriété et un contrôle des émissions encore supérieurs à ceux de l'actuel moteur Diesel 2.2 i-CTDi, déjà unanimement plébiscité.

Le moteur Diesel Honda de deuxième génération bénéficie à la fois de la plus récente des technologies d'injection, d'un système de recirculation des gaz d'échappement plus efficace et d'un filtre à particules, ce qui lui permet de restreindre sensiblement ses émissions. Cette réduction des émissions ne se fait pas au détriment des performances. Les niveaux de puissance et de couple ont été optimisés pour un plaisir de conduire renforcé.

La puissance de ce moteur est passée de 140 à 150 ch à un régime de 4 000 tr/min alors que son couple maximal est de 350 Nm à 2 000 tr/min (+10 Nm). Le nouveau moteur du CR-V 2.2 i-DTEC affiche une souplesse renforcée, qui permet à la version à boîte de vitesses manuelle de passer de

0 à 100 km/h en 9,6 secondes et d'atteindre la vitesse de pointe de 190 km/h. La version à boîte automatique affiche pour les mêmes prestations, un flatteur 10,6 s et 187 km/h en pointe.

La consommation du CR-V 2.2 i-DTEC (boîte de vitesses manuelle) atteint 5,6, 6,5 et 8,0 l/100 km, respectivement selon les cycles européens extra urbain, mixte et urbain, alors que son prédécesseur affichait 5,7, 6,5 et 8.1 l/100 km. Les versions à boîte de vitesses automatique offrent également de bonnes performances en matière de consommation de carburant, avec 6,2, 7,4 et 9,5 l/100 km.

Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) se limitent à 171 g/km pour le CR-V 2.2 i-DTEC à boîte de vitesses manuelle, soit 2 g/km de moins que le précédent CR-V 2.2 i-CTDi. Le CR-V 2.2 i-DTEC à boîte de vitesses automatique affiche quant à lui 195 g/km. Ces prestations permettent à toutes les versions du CR-V 2.2 i-DTEC de limiter le malus écologique de 2010 à 750 €.

2.2 i-DTEC : informations techniques

Comme le précédent 2.2 i-CTDi, le nouveau moteur Diesel est entièrement en aluminium. Logé en position transversale, ce quatre cylindres à double arbre à cames en tête dispose de quatre soupapes par cylindre, d'un turbocompresseur à géométrie variable et d'un arbre d'équilibrage secondaire qui lui assure un raffinement supérieur.

La culasse en acier haute résistance du nouveau moteur est complétée d'un radiateur d'huile en aluminium et d'une injection revue.

Injecteurs piézo-électriques et injection multiphasée

A l'instar de son prédécesseur, le nouveau moteur 2.2 i-DTEC est compact, léger, raffiné et silencieux. Il bénéficie pourtant de différentes adaptations destinées à optimiser son rendement général. La principale nouveauté concerne la transition d'un système d'injection Common Rail à 1 600 bars faisant appel à des injecteurs à solénoïde vers un dispositif assurant une injection de 1 800 bars grâce à des injecteurs piézo-électriques qui sont capables de générer des injections multiples et plus précises.

Le schéma d'injection du moteur 2.2 i-CTDi consiste dans la plupart des conditions, à l'exception des charges élevées et des hauts régimes, à assurer une injection pilote qui est alors suivie par l'injection principale. Avec le nouveau système d'injection, jusqu'à cinq injections sont assurées :

- Une injection pilote à bas et moyen régimes
- Une pré-injection à charge élevée et bas régime
- L'injection principale – dans toutes les conditions et en isolation à charge élevée/haut régime
- Une injection retardée à faible charge et à moyen régime pour garantir des émissions plus propres

- Une post-injection à faible charge pour optimiser le taux de combustion et permettre la régénération du filtre à particules.

C'est précisément cette capacité d'adapter la combustion dans toutes les conditions d'utilisation qui permet d'optimiser les performances tout en répondant à des normes d'émissions toujours plus strictes.

Le système d'injection poursuit son interaction avec le turbocompresseur à géométrie variable afin d'offrir un contrôle optimal de la pression d'admission, permettant d'obtenir plus aisément des pressions élevées à bas régime ainsi qu'une consommation et des émissions réduites grâce à une combustion à mélange pauvre.

Malgré le fait que le CR-V 2.2 i-DTEC partage cette motorisation avec la très récente Honda Accord, certaines modifications ont été apportées au moteur afin de l'adapter à un usage plus adapté au SUV. Le turbocompresseur a notamment été revu afin d'obtenir de meilleures sensations d'accélération. La réponse de ce nouveau turbo à géométrie variable est plus rapide, avec une augmentation de pression immédiate.

Les ingénieurs de Honda se sont particulièrement penchés sur la pleine charge en 2^e et 3^e, en ce qui concerne les reprises du CR-V. Résultat, un gain de 0,4 s en reprise de 20 à 60 km/h à partir de 1 000 tr/min en 2^e et même un gain de 0,6 s de 40 à 75 km/h en 3^e à 1 500 tr/min à pleine charge. Dans ces conditions respectives, les pressions utiles de turbo pour l'accélération sont atteintes 0,7 et 1,5 seconde plus rapidement qu'avec le turbo équipant la motorisation 2.2 i-DTEC de l'Accord.

Par ailleurs, grâce à un nouvel arbre de turbo et de nouveaux roulements, une réduction des bruits et vibrations importante est atteinte. Combinées à un nouveau couvre-culasse d'une plus grande surface et de nombreux autres isolants phoniques agrandis ou ajoutés dans la baie moteur comme dans l'habitacle du CR-V 2010, les nouvelles caractéristiques du turbo contribuent au confort de conduite amélioré du CR-V 2.2 i-DTEC.

Selon les calculs de Honda, la réduction de la pression sonore dans l'habitacle consécutive à ces modifications, ainsi que celles permettant de limiter les bruits aérodynamiques dus aux rétroviseurs extérieurs (nouvelle forme de rétroviseurs, nouveaux carénages), atteint jusqu'à 5 dB sur la quasi-totalité de la plage de régimes du moteur.

Filtre à particules Diesel

La nouvelle ligne d'échappement permet de ne plus devoir faire appel à un catalyseur situé sous le plancher. Le filtre à particules Diesel est logé à proximité immédiate du moteur. Cette nouvelle implantation limite la réduction de la température des gaz d'échappement. Grâce également à sa situation dans la baie moteur, il arrive plus rapidement à sa température opérationnelle. Ce délai de préchauffage réduit limite la quantité de carburant utilisée pour la post-injection dans le cycle de combustion et améliore la régénération du filtre.

Le CR-V 2010 inaugure un nouveau filtre à particules diesel caractérisé par une construction différente de celui utilisé sur l'Accord. La plus large admission de particules à l'entrée permet de limiter la perte de pression dans le filtre pour une même quantité de particules.

Par ailleurs, le volume du filtre à particules diesel est réduit d'environ 30% grâce à de nouvelles cellules du filtre. Elles abandonnent leur section carrée pour une section mêlant de grands octogones et de petits carrés. Cette nouvelle section octogonale carrée améliore également la régénération du filtre, limite son encrassement et son volume.

Le rendement du système de recirculation des gaz d'échappement est amélioré par rapport au précédent 2.2 i-CTDi grâce à un contrôle raffiné des soupapes et un système de refroidissement qui peut être contourné si nécessaire. La soupape de contrôle de tourbillonnement variable en continu intégrée au collecteur d'admission joue également un rôle majeur dans la gestion intelligente de la combustion. Elle permet d'assurer un contrôle précis du taux de tourbillonnement, variant d'un niveau élevé au ralenti et à moyen régime à un niveau bas à plus haut régime afin d'offrir un environnement de combustion idéal à tout instant. Sur le nouveau moteur, le système est plus réactif encore.

Transmission intégrale

Le CR-V conserve son système de transmission intégrale non permanente à système double pompe DPS (Dual Pump System). Le système détecte automatiquement, à l'aide de deux pompes hydrauliques liées à chacun des trains, la différence de vitesse de rotation des roues. En cas de différence de vitesse, c'est-à-dire lorsque un patinage du véhicule intervient, le système réagit automatiquement en connectant un embrayage multidisque à bain d'huile, ce dernier étant pré enclenché mécaniquement par une bague rotative à roulement à bille, qui ajoute à la rapidité du système.

Le CR-V passe donc alors à la traction intégrale uniquement lorsque cela est nécessaire pour rétablir l'adhérence. Ce système préserve les économies de carburant d'un SUV deux roues motrices dans des conditions d'adhérence normales et la sécurité de la transmission intégrale uniquement en cas de besoin. Ce système de transmission compact est par ailleurs caractérisé par sa relative légèreté.

Nouvelle transmission automatique à 5 rapports

Honda dévoile une boîte automatique très attendue pour le moteur diesel 2.2 i-DTEC du CR-V. Honda a refusé de compromettre les performances de son moteur i-DTEC en ayant recours à une boîte automatique provenant d'un sous-traitant extérieur. Honda a préféré développer sa propre boîte de vitesses en interne, pour s'assurer qu'à la fois les rapports et le comportement de la boîte s'accordent harmonieusement avec son diesel de deuxième génération.

Honda a développé cette nouvelle boîte automatique à 5 rapports pour répondre à une forte demande de sa clientèle et après avoir constaté que la boîte de vitesses automatique équipant les motorisations à essence ne convenait pas au 4 cylindres diesel sophistiqué.

La boîte automatique à 5 rapports dispose de rapports étagés de manière optimale afin d'offrir à la fois une accélération dynamique, une sérénité renforcée et une consommation réduite. Son fonctionnement est simple et logique, ce qui permet d'exploiter pleinement son potentiel. Le CR-V 2.2 i-DTEC bénéficie d'une transmission automatique classique, dont le levier de sélection au tableau de bord suit une grille rectiligne "P R N D S 2 1". Un bouton sur le côté du levier permet néanmoins de sélectionner un mode "3" ou "D3" afin de n'utiliser que les 3 premiers rapports de la boîte de vitesses. La position du levier de transmission est indiquée au centre du compte-tours sur un axe "P R N D 2 1" reprenant le schéma de la grille, ou l'indication "D3" si le bouton du levier de vitesses est enclenché.

Les principales modifications techniques apportées à la boîte de vitesses automatique du CR-V par rapport à celle équipant l'Accord résident dans la présence de la transmission intégrale sur le CR-V. Ainsi, le calculateur (unité de contrôle électronique de la transmission) attribue une cartographie de passage des rapports spécifique au CR-V. Le carter de la boîte est exclusif et réalisé dans un métal très rigide. Le disque d'embrayage est agrandi afin de composer avec la forte valeur de couple moteur et sa répartition sur les quatre roues, mais aussi avec les possibilités d'excursions hors piste ou de tractage que peut proposer un SUV. Le disque d'embrayage adopte également un matériau à fort coefficient de friction.

La boîte de vitesses automatique adaptée au CR-V 2.2 i-DTEC fait appel à la fois à un système de refroidissement et de chauffage du liquide de transmission. Ce dernier permet de le fluidifier plus rapidement et ainsi améliorer sa viscosité, minimisant les pertes par frictions et, par conséquent, les consommations de carburant. Le plus classique radiateur de refroidissement du liquide de transmission permet par ailleurs d'équilibrer la température du liquide afin qu'il se trouve dans une fourchette de températures de fonctionnement optimale.

Modifications de la boîte de vitesses manuelle

Le Honda CR-V 2.2 i-DTEC est équipé d'une boîte manuelle 6 vitesses spécialement adaptée à la puissance accrue de son moteur. La boîte de vitesses manuelle est étroitement dérivée de celle du moteur 2.2 i-CTDi, mais utilise des pièces de celle de l'Accord 2.2 i-DTEC pour s'accommoder du surcroît de couple.

Les rapports de la boîte ont été optimisés afin de conférer au CR-V 2.2 i-DTEC de meilleures performances et des consommations de carburant plus basses. Le 3^e rapport a notamment été raccourci de 5,1 %, améliorant à la fois les sensations d'accélération et la puissance de traction sur ce rapport. La puissance de traction croît d'environ 10 %. De plus, le passage de 2^e en 3^e est amélioré, participant à la sensation d'accélération soutenue.

Les consommations de carburant du CR-V 2.2 i-DTEC équipé de la boîte de vitesses manuelle à 6 rapports sur le cycle européen Urbain / Extra Urbain / Mixte s'établissent à 8,0, 5,6 et 6,5 l/100 km soit une progression par rapport au CR-V 2.2 i-CTDi de 0,1 l/100 km sur les cycles urbain et extra urbain. Les émissions de CO₂ gagnent 2 g/km à 171 g/km.

Ces changements de la boîte de vitesses manuelle s'accompagnent de modifications apportées à l'embrayage afin de faciliter son utilisation et de donner la sensation durable d'un embrayage neuf. La course de la pédale d'embrayage est réduite de 145 à 135 mm et le pied du conducteur sur la pédale pour utiliser l'embrayage nécessite une pression diminuée de 20 %.

La sensation d'utilisation d'un embrayage neuf est réalisée grâce à un système de rattrapage automatique, qui, tout au long de la vie de la voiture, rattrape les écarts dus à l'usure et à la détente des précédents ressorts de rappel. Un nouveau ressort conique participe à cette amélioration.

Indicateur lumineux de changement de rapport optimal SIL

Les versions du CR-V 2010 2.0 i-VTEC et 2.2 i-DTEC à boîtes de vitesses manuelles sont dotées du système SIL (Shift Indicator Light) d'indicateur lumineux de changement de rapport optimal. Déjà présent sur les dernières générations de Honda Jazz, Honda Accord et sur les versions restylées de la Honda Civic apparues en juin 2009, le SIL permet de réaliser de substantielles économies de carburant.

Le système SIL indique au conducteur, via une flèche, orientée vers le bas ou vers le haut et apparaissant au centre du compte-tours, le meilleur moment pour changer de rapport, respectivement pour rétrograder ou passer le rapport supérieur. Lorsque le conducteur choisit de suivre les indications, sa conduite est plus souple, les sur- ou sous-régimes sont évités et le rapport de boîte de vitesses le plus adapté est engagé. L'utilisation du moteur est alors optimale en termes de consommation de carburant. Bien entendu, le conducteur reste maître de sa conduite et de la plage d'utilisation du moteur ; la puissance et le couple maximum, situés à des régimes supérieurs, restent disponibles selon ses besoins.

Le CR-V 2.0 i-VTEC aux normes Euro 5

Le moteur 2.0 i-VTEC du CR-V 2010 a subi de légères modifications afin de répondre aux normes d'émissions Euro 5. Ces modifications portent intégralement sur la cartographie du boîtier de gestion moteur.

Elles ne modifient cependant pas la puissance et le couple du moteur, qui s'établissent toujours respectivement à 150 ch à 6 200 tr/min et 192 Nm à 4 200 tr/min. Les émissions de CO₂ quant à elles sont améliorées de 2 g/km, s'établissant à 193 g/km sur la version à boîte de vitesses automatique. La nouvelle version dotée de la boîte manuelle à 6 rapports voit ses émissions de CO₂ atteindre 190 g/km.

Les consommations sur le cycle européen Urbain / Extra Urbain / Mixte s'établissent à 10,5, 6,9 et 8,2 l/100 km pour le CR-V 2.0 i-VTEC à boîte manuelle et à 11,1, 6,8 et 8,4 l/100 km pour le CR-V 2.0 i-VTEC à boîte de vitesses automatique.

Le moteur à essence 2.0 i-VTEC en détail

Le moteur à essence 2.0 i-VTEC du CR-V, cubant 1 997 cm³, dispose d'un unique arbre à cames en tête.

Il associe le plus haut savoir-faire en technologie VTEC et en système de gestion moteur de Honda à une innovation renforçant ses performances dans le domaine du respect de l'environnement. En associant une fermeture retardée des soupapes d'admission à une pleine ouverture du papillon au cours des phases de conduite à faible charge, les pertes par pompage sont nettement réduites, ce qui bénéficie à la consommation.

Sur les moteurs à essence classiques, la pédale d'accélérateur est directement reliée à un papillon qui s'ouvre et se ferme, réglant ainsi le volume de l'air d'admission. En phase de faible charge (ex : lorsque le conducteur appuie légèrement sur la pédale d'accélérateur), le papillon est légèrement ouvert. Ce faible passage d'admission provoque une résistance et des pertes par pompage, ce qui a un impact négatif sur la consommation.

Le moteur 2.0 i-VTEC présente deux types de cames : les cames de puissance élevée et les cames d'économie de consommation. Ces cames règlent astucieusement le calage et la levée des soupapes. En phase d'accélération ou de forte charge, les cames de puissance élevée permettent d'obtenir des performances de conduite supérieures. En phase de croisière ou à faible charge stabilisée, les cames d'économie de consommation retardent la fermeture des soupapes d'admission et le papillon est en position de pleine ouverture. Ainsi, la puissance devrait être normalement très élevée mais étant donné que la fermeture des soupapes d'admission est retardée, une partie du mélange air/carburant est momentanément rejetée de la chambre de combustion, ce qui réduit le surcroît de puissance et permet d'améliorer la consommation.

Grâce au fonctionnement synchronisé des soupapes d'admission et du papillon, la puissance est optimisée et les pertes par pompage réduites. Simultanément, le mécanisme de commande électrique de l'accélérateur fonctionne de concert avec le système de commutation entre les cames de puissance élevée et les cames d'économie de consommation de manière à assurer un contrôle extrêmement précis de l'accélérateur afin d'obtenir un couple présentant de très faibles variations.

Le mode de croisière est détecté lorsque la température du liquide de refroidissement est supérieure à 60° C, si le deuxième rapport ou un rapport supérieur est engagé, si la vitesse du véhicule dépasse 10 km/h et si le régime du moteur est compris en 1 000 et 3 500 tr/min.

DONNEES TECHNIQUES

HONDA CR-V 2010

MODELES		2.0 i-VTEC	2.0 i-VTEC BA	2.2 i-DTEC	2.2 i-DTEC BA
MOTEUR					
Puissance fiscale (CV)		9	9	9	9
Architecture		4 cylindres montés transversalement		4 cylindres montés transversalement	
Alimentation		Injection électronique multipoint PGM-FI		Injection par rampe commune	
Distribution		16 soupapes 1 ACT i-VTEC		16 soupapes 2 ACT + turbo	
Cylindrée (cm³)		1 997		2 199	
Puissance maximum à tr/min (kW / ch CEE)		110 / 150 à 6 200		110 / 150 à 4 000	
Couple maximum à tr/min (Nm CEE)		192 à 4 200		350 à 2 000-2 750	
Euro 5		●		●	
TRANSMISSION					
Manuelle à 6 rapports		●	-	●	-
Automatique à 5 rapports		-	●	-	●
Roues motrices		Avant en permanence et arrière automatiquement en temps réel (système DPS)			
Rapports de boîte	1 ^e	3,642	2,785	3,933	2,697
	2 ^e	1,880	1,684	2,037	1,606
	3 ^e	1,212	1,128	1,250	1,071
	4 ^e	0,972	0,772	0,928	0,765
	5 ^e	0,780	0,592	0,777	0,580
	6 ^e	0,659	-	0,653	-
	Marche arrière	3,583	2,000	4,008	1,888
Rapport final		5,333	4,500	4,111	4,533
SUSPENSION					
Type		Mc Pherson à l'avant, à double triangulation à l'arrière			
Barre stabilisatrice avant / arrière		● / ●			
FREINS					
Type de freinage		Diagonal servo-assisté, ABS (Antiblocage des roues), EBD (Répartiteur électronique de freinage) et HBA (Aide au freinage d'urgence)			
Disques avant / arrière		Disques ventilés Ø 293 mm / Disques Ø 302 mm			
DIRECTION					
Type		Electrique assistée		Hydraulique assistée	
Nombre de tours de butée à butée		2,96			
Diamètre de braquage entre trottoirs (m)		11			
DIMENSIONS (en mm)					
Longueur		4 575			
Largeur (hors tout / rétroviseurs compris)		1 820 / 2 091			
Hauteur		1 675			
Empattement		2 630			
Voie avant / Voie arrière		1 570 / 1 585			
Garde au sol		185			
Angle d'attaque / Angle ventral / Angle de fuite		28° / 18° / 23,2°			
POIDS (en kg)					
A vide en ordre de marche		1 607	1 643	1 713	1 773
Maximum autorisé		2 050	2 080	2 160	2 220
Remorque freinée		1 600	1 500	2 000	1 500
Remorque non freinée		600	600	600	600
CAPACITES					
Volume de coffre VDA - banquette arrière en place - banquette arrière rabattue (à hauteur de vitre) et maximum jusqu'au pavillon (dm³)		442			
		955			
		1 532			
Réservoir à carburant (l)		58			
PNEUMATIQUES					
Dimension des pneus		225/65R17 - 225/60R18		225/65R17 - 225/60R18	
Roue de secours		Type galette		Type galette	
PERFORMANCES					
Vitesse maximum sur circuit (km/h)		190	177	190	187
0 à 100 km/h (s)		10,2	12,2	9,6	10,6
400m départ arrêté (s)		17,2	18,6	16,9	17,5
CONSUMMATIONS DE CARBURANT (directives 80/1268/CEE modifiée 99/100/CE) (l/100 km)					
Extra urbain		6,9	6,8	5,6	6,2
Mixte		8,2	8,4	6,5	7,4
Urbain		10,5	11,1	8,0	9,5
Emissions CO ₂ (g/km)		190 (E)	193 (E)	171 (E)	195 (E)

EQUIPEMENT - HONDA CR-V 2010

Les nouveautés 2010 sont surlignées en gris

MODELES	ELEGANCE / ELEGANCE BA	EXECUTIVE / EXECUTIVE BA	LUXURY / LUXURY BA	INNOVA / INNOVA BA
Filtre à Particules	● 2.2 i-DTEC	● 2.2 i-DTEC	● 2.2 i-DTEC	● 2.2 i-DTEC
LIGNE				
Antibrouillards avant	●	●	●	●
Jantes alliage 17"	●	-	-	-
Jantes alliage 18"	-	●	●	●
Pare-chocs partie supérieure ton carrosserie	●	●	●	●
Peinture intégrale (pare-chocs, bas de caisse et arches de roues)	-	-	●	●
Peinture métallisée	500 €	500 €	500 €	500 €
Poignées de porte chromées	●	●	●	●
Répétiteurs de clignotant dans les rétroviseurs	●	●	●	●
Rétroviseurs ton carrosserie	●	●	●	●
Seuil de coffre en aluminium	●	●	●	●
Seuils de portes en aluminium avant / arrière	-	-	●	●
Sortie d'échappement chromée	● 2.0 i-VTEC	● 2.0 i-VTEC	● 2.0 i-VTEC	● 2.0 i-VTEC
Toit en verre	-	-	●	●
SECURITE				
ABS (Antiblocage des roues)	●	●	●	●
ACC (Régulateur de vitesse adaptatif)	-	-	-	●
AFS (Phares adaptatifs)	-	-	-	●
Airbags frontaux	●	●	●	●
Airbags latéraux	●	●	●	●
Airbags "rideau" avant et arrière	●	●	●	●
Antibrouillards arrière	●	●	●	●
Antidémarrage électronique classé SRA 7 clés	●	●	●	●
Ceinture centrale arrière 3 points	●	●	●	●
Ceintures de sécurité à prétensionneurs avec réglage en hauteur à l'avant	●	●	●	●
CMBS (Système de prévention des collisions)	-	-	-	●
DWS (Système de surveillance de la pression des pneumatiques)	●	●	●	●
EBD (Répartiteur électronique de freinage)	●	●	●	●
Fixations ISOFIX à l'arrière	●	●	●	●
HBA (Aide au freinage d'urgence)	●	●	●	●
Système d'alarme	-	-	●	●
Troisième feu stop	●	●	●	●
TSA (Aide à la stabilité au remorquage)	●	●	●	●
VSA (Contrôle électronique de trajectoire)	●	●	●	●
CONFORT				
Accoudoirs avant	●	●	●	●
Accoudoir arrière avec porte-gobelets	●	●	●	●
Aide au stationnement avant et arrière déconnectable	-	●	●	●
Allumage automatique des phares	●	●	●	●
Appui-tête central arrière	●	●	●	●
Appui-tête avant et arrière (actifs à l'avant)	●	●	●	●
Caméra de recul	-	-	●	●
Clé rétractable	●	●	●	●
Climatisation à régulation électronique séparée droite / gauche	●	●	●	●
Combiné d'instrumentation rétro-illuminé	●	●	●	●
Condamnation centralisée des portes à distance	●	●	●	●
Essuie-glaces avant avec intermittence	-	-	-	-
Essuie-glaces avant automatique avec détecteur de pluie	●	●	●	●
Filtre à pollen	●	●	●	●
Habillage des panneaux de porte couleur bronze	●	-	●	●
Habillage des panneaux de porte couleur noire	-	●	-	-
Lave-phares haute pression	-	●	●	●
Lève-vitres arrière électriques	●	●	●	●
Lève-vitres avant électriques à impulsion avec fonction anti-pincement	●	●	●	●

EQUIPEMENT - HONDA CR-V 2010 (Suite)

MODELES	2.0 i-VTEC ELEGANCE / ELEGANCE BA	2.0 i-VTEC EXECUTIVE / EXECUTIVE BA	2.0 i-VTEC LUXURY / LUXURY BA	2.0 i-VTEC INNOVA / INNOVA BA
Lumière d'ambiance intérieure	●	●	●	●
Ordinateur de bord multifonction avec commandes au volant	●	●	●	●
Pare-soleil avec miroir de courtoisie conducteur / passager	-	-	-	-
Pare-soleil avec miroir de courtoisie éclairé conducteur / passager	●	●	●	●
Phares halogènes réglables électriquement	●	-	-	-
Phares au xénon avec réglage automatique en hauteur	-	●	●	●
Pommeau de levier de vitesses en cuir	●	●	●	●
Régulateur de vitesse avec commandes au volant	●	●	●	●
Repose-pied conducteur	●	●	●	●
Rétroviseur extérieur côté passager avec fonction recul	-	-	●	●
Rétroviseurs extérieurs électriques et chauffants	●	●	●	●
Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	●	●	●	●
Rétroviseur intérieur automatique jour / nuit	●	●	●	●
Sièges avant chauffants	-	●	●	●
Sièges en tissu	●	-	-	-
Sièges en cuir / Alcantara®	-	●	-	-
Sièges en cuir à réglages électrique côté conducteur (8 axes + lombaires)	-	-	●	●
SIL (Indicateur de changement de rapport optimal)	● / -	● / -	● / -	● / -
Spots de lecture	●	●	●	●
Vitres teintées	●	●	●	●
Vitres latérales arrière et de hayon surteintées	-	●	●	●
Volant multifonction 3 branches réglable en hauteur et profondeur	-	-	-	-
Volant multifonction 3 branches en cuir réglable en hauteur et profondeur	●	●	●	●
AUDIO ET NAVIGATION				
Système audio CD MP3 WMA avec commandes au volant	●	-	-	-
Système audio Premium CD MP3 WMA avec subwoofer et commandes au volant	-	-	●	●
Système audio Premium 6CD MP3 WMA avec subwoofer et commandes au volant	-	●	-	-
Système de navigation DVD avec écran couleur tactile	-	-	●	●
Nombre de hauts-parleurs	6	7	7	7
Système de téléphonie mains libres Bluetooth®	-	-	●	●
Port USB compatible iPod®	●	●	●	●
Prise auxiliaire jack dans la console centrale	●	●	●	●
2 prises de courant 12v (console centrale et coffre)	●	●	●	●
Volume audio asservi à la vitesse	●	●	●	●
FONCTIONNALITE				
Bac de rangement dans les portes avant / arrière	●	●	●	●
Banquette arrière coulissante avec assise rabattable 40/60	●	●	●	●
Banquette arrière avec dossiers rabattables en 3 parties	●	●	●	●
Boîte à gants verrouillable	●	●	●	●
Boîte à gants éclairée	●	●	●	●
Cache bagages à enrouleur	●	●	●	●
Coffre à deux étages	●	●	●	●
Crochets d'arrimage dans le coffre	●	●	●	●
Miroir de conversation	●	●	●	●
Poche aumônière sièges avant	●	●	●	●
2 supports de cintre au pavillon	●	●	●	●
Porte-gobelets avant / arrière	●	●	●	●
Porte-lunettes avant	●	●	●	●
Rangement dans la console centrale avant	●	●	●	●
Rangement supérieur de boîte à gants	●	●	●	●
Trappe à essence à ouverture depuis l'habitacle	●	●	●	●

● : En série - : non disponible X : nombre de cet équipement en série XXX € : Tarif de l'option ■ : Nouvel équipement 2010

TARIFS HONDA CR-V 2010

HONDA CR-V 2.0 i-VTEC

Honda CR-V 2.0 i-VTEC Elegance	BM6	9 cv	29 400,00 €
Honda CR-V 2.0 i-VTEC Elegance	BA5	9 cv	31 000,00 €
Honda CR-V 2.0 i-VTEC Executive	BA5	9 cv	33 500,00 €
Honda CR-V 2.0 i-VTEC Luxury	BA5	9 cv	37 400,00 €
Honda CR-V 2.0 i-VTEC Innova	BA5	9 cv	39 400,00 €

HONDA CR-V 2.2 i-DTEC

Honda CR-V 2.2 i-DTEC Elegance	BM6	9 cv	31 900,00 €
Honda CR-V 2.2 i-DTEC Elegance	BA5	9 cv	33 500,00 €
Honda CR-V 2.2 i-DTEC Executive	BM6	9 cv	34 400,00 €
Honda CR-V 2.2 i-DTEC Executive	BA5	9 cv	36 000,00 €
Honda CR-V 2.2 i-DTEC Luxury	BM6	9 cv	38 300,00 €
Honda CR-V 2.2 i-DTEC Luxury	BA5	9 cv	39 900,00 €
Honda CR-V 2.2 i-DTEC Innova	BM6	9 cv	40 300,00 €
Honda CR-V 2.2 i-DTEC Innova	BA5	9 cv	41 900,00 €

OPTION

Peinture Métallisée / Perlée :	500,00 €
--------------------------------	----------

Tarifs publics conseillés TTC client au 4 février 2010.



HONDA

