Une singularité qui revient cher

RENOUVEAU Arrivé dans notre pays avec deux ans de retard, le Honda CR-V de cinquième génération n'est pas encore totalement convaincant.

Cedric Heer

Pour quiconque s'intéresse un tant soit peu à l'univers automobile, le CR-V est, à n'en pas douter, une vieille connaissance. Depuis son lancement, en 1995, il est le SUV le plus vendu du monde, selon Honda. Mais si le constructeur japonais est un gros vendeur en Amérique du Nord, il ne joue qu'un rôle relativement mineur sur le marché européen. En Suisse, d'ailleurs, il y a belle lurette que le CR-V a disparu du top ten de la statistique des ventes. C'est notamment pourquoi la nouvelle édition du SUV japonais, bien que lancée aux Etats-Unis en octobre 2016, a mis deux ans pour être commercialisée de ce côté-ci de l'Atlantique. Dans une version dotée d'un châssis plus ferme et de freins plus généreusement dimensionnés. Honda Europe tourne également le dos au diesel, au profit d'un moteur turbocompressé essence de 1,5 litre emprunté à la Civic.

Abandon pour le moins surprenant

L'abandon de l'auto-allumage est surprenant dans la mesure où le bloc 1.6 i-DTEC, présenté il y a un an sur la Civic, donnait à penser que la marque japonaise croyait toujours à l'avenir du diesel. La Civic est l'un des premiers modèles dont la consommation de carburant et les émissions de CO_2 ont été testées selon le nouveau cycle WLTP. La norme antipollution Euro 6d-temp a pu être respectée au moyen d'un simple catalyseur à accumulation. Mais, dans le cas du CR-V, plus lourd, l'installation d'un système SCR aurait inévitablement entraîné une hausse des prix de vente. De plus, les motorisations diesel ne sont pas demandées outremer et Honda a préféré développer des variantes électrifiées, comme l'a récemment démontré la version hybride, déjà présentée et commercialisée dès janvier 2019.

Correctement motorisé

Pour mettre le moteur quatre cylindres turbo 1.5 du CR-V – disponible pour la première fois en version sept places – en conformité avec la norme antipollution la plus récente, on l'a équipé d'un filtre à particules pour moteurs à allumage commandé. Bien que la cylindrée ait été réduite de 500 cm^3 par rapport à l'ancien bloc essence, on obtient encore 10 ou 20% de puissance en plus selon le type de transmission.

La puissance et le couple s'élèvent respectivement à 173 ch et 220 Nm en combinaison avec la boîte de vitesses manuelle à 6 rapports, la version automatique de l'exemplaire testé délivrant 20 ch et 23 Nm de plus. La vitesse de pointe de 200 km/h et les 10 secondes nécessaires pour accélérer de 0 à 100 km/h n'ont rien d'ébouriffant, mais suffisent au quotidien. D'autant plus que le sprint chronométré a été 1,6 s plus rapide qu'indiqué dans la fiche technique, en dépit des pneus hiver et des chaussées mouillées. Chapeau!

Comme le châssis du CR-V privilégie le confort, il n'est évidemment pas fait pour accélérer, le couteau entre les dents, même si la transmission intégrale (à partir du niveau de finition Elegance, 43 700 francs) garantit toujours une bonne motricité. Les mouvements de roulis sont bien maîtrisés, la direction est assez directe et les freins à disque ne manquent pas de mordant. Mais, comme pour tous les SUV, une conduite sportive devient vite pénalisante en matière de consommation en raison du poids du véhicule, 1660 kilos en l'occurrence. La moyenne calculée à l'issue du test s'est élevée à 8,9 l/100 km, avec une mesure intermédiaire de 6,5 litres lors du parcours standardisé de la RA (soit dit en passant, nous avons constaté des écarts étonnamment faibles par rapport aux indications de l'ordinateur de bord).

POINTS FORTS

- Matériaux de qualité
- Sécurité sans lacune
- Comportement routier confortable

Test RA | 1 | 2019

Honda CR-V 1.5 i-VTEC Executive

Note de la rédaction

85,5/100

POINTS FAIBLES

- Boîte CVT désopilante
- Prix ambitieux
- Commutation code-phares peu fiable

Une CVT remplace la boîte automatique à 9 rapports

Il est agréable de noter qu'aucun temps de réaction du turbo n'est perceptible. Ce qui est moins réjouissant, c'est la manière dont ce résultat est obtenu. La transmission à variation continue (CVT), qui succède à la boîte automatique à 9 rapports de l'ancien CR-V, génère un régime d'environ 3000 tr/min tant que la pédale d'accélérateur est enfoncée entre la moitié et les trois quarts. Cela signifie que le moteur essaie de fournir son efficacité maximale à un régime constant.

En d'autres termes, on a constamment l'impression d'un embrayage qui patine. C'est pour cela que le marché des boîtes CVT est inférieur à 10% en

Moderne Le CR-V se distingue par une silhouette affûtée.

Fotos: Cedric Heer

Europe. En Suisse, les avantages en matière de confort lors des arrêts et redémarrages fréquents ne pèse pas assez lourdement dans la balance. A basse vitesse surtout, mais, en fait, sur toute la plage de régimes, les rapports virtuels changent constamment, sans toutefois que cela ne se remarque. Une douceur comparable à celle des boîtes de vitesses à double embrayage, à condition d'accélérer avec retenue. Car, en dépit d'un recours à la technologie la plus récente, l'effet élastique bien connu ne peut pas être dissimulé totalement. En cas d'accélération énergique, il ne se passe rien pendant une seconde, puis le moteur se met à hurler, sans rapport avec la vitesse réelle du véhicule.

Les détails qui fâchent...

Si vous tentez de calmer cette agitation en vous servant des palettes placées derrière le volant, vous serez déçu. D'une part, les ordres donnés manuellement ne sont que partiellement exécutés. Et, d'autre part, le système se remet en mode automatique dès qu'il juge cela pertinent, c'est-à-dire très rapidement. L'affichage tête haute n'est pas plus réussi. La lecture des informations à haute résolution est facile, mais le système n'est réglable que verticalement.

Si vous aimez vous appuyer sur le large et confortable accoudoir central, vous verrez donc l'affichage tête haute migrer en bordure de la fenêtre en plexiglas qui, entre nous soit dit, fait assez bon marché. Et pendant qu'on en est à la qualité perçue, les touches plastifiées du volant multifonctions chauffant (Executive, 51 700 francs) ne sont pas dignes du niveau de finition de l'habitacle, par ailleurs très bon. Pour un élément de commande aussi central, complet et donc souvent utilisé, c'est regrettable. Il en va d'ailleurs de même pour le verrouillage latéral du sélecteur de vitesses, qui manque de fermeté.

...et ceux qui réconcilient

Sinon, et cela mérite d'être souligné après toutes ces critiques, la qualité tactile et l'ergonomie sont à un niveau très élevé. Tout ce qui est en contact avec les occupants est doux et agréable au toucher, ou revêtu de cuir en option. Les décorations ayant l'aspect du bois sont une question de goût, mais elles confèrent au CR-V une touche d'élégance et s'harmonisent avec le design globalement réussi du véhicule. Tant à l'avant qu'à l'arrière, on apprécie la générosité de la garde au toit et de l'espace aux jambes. Dans la version 7 places, les sièges de 2e rangée coulissent sur 15 cm pour faciliter l'accès tout à l'arrière. La capacité du coffre – 561 à 1756 l avec une banquette arrière rabattable dans le rapport 60/40 – se révèle correcte, même si la longueur du véhicule (4,60 m) laissait espérer un peu mieux. Cela dit, l'habitabilité est excellente et le CR-V n'est pas avare en compartiments de rangement, notamment sous l'accoudoir central.

Sécurité sans lacunes

Le confort est une chose, la sécurité en est une autre. Pour que le CR-V soit à la hauteur dans ce domaine également, Honda l'a doté d'un certain nombre d'assistances électroniques. Il est réjouissant de constater que le système Honda Sensing fait partie du viatique dès l'entrée de gamme (37 400 francs). Géré par radar et caméra, il englobe tout, de l'alarme anticollision au régulateur-limiteur de vitesse intelligent. La plupart des systèmes sont fiables, même si le régulateur adaptatif a du mal à maintenir la vitesse préréglée à la descente, en raison de la faiblesse du frein moteur.

En outre, l'aide active au maintien dans la voie de circulation est affligé d'un déficit de vision nocturne qui le fait parfois chanceler d'une ligne à l'autre. Le système de reconnaissance des panneaux de signalisation n'est pas exempt de reproches non plus. Mais le vrai problème porte sur l'assistant de feux de route. Les commutations sont en effet souvent intempestives, ce qui rend le système non seulement inutilisable la plupart du temps, mais également, dans une certaine mesure, dangereux. La détection de trafic latéral arrière et l'alarme d'angles morts (tous deux dès le niveau Lifestyle, 47 800 francs) sont fort heureusement plus fiables.

Fidèle à lui-même

Dans l'ensemble, le CR-V de cinquième génération conserve sa silhouette familière. Les passages de roues plus larges, la forme plus sculptée du capot-moteur et de la face arrière, ainsi que les blocs optiques avant à éclairage LED de série, ont un aspect moderne, mais pas clinquant comme d'autres modèles de la marque. Le changement le plus important concerne sans doute la disposition simplifiée de l'écran tactile de 7 pouces comprenant la navigation Garmin, la radio DAB+ et l'intégration du smartphone. Grâce aux icônes affichées en permanence, le système Honda Connect se révèle intuitif et simple, bien que déjà plus de première jeunesse, faut-il le préciser.

Reste à voir si cela suffira à rendre le CR-V plus populaire en Europe occidentale. Car, comme le montre l'histoire de ce modèle, les excellents résultats commerciaux obtenus outre-Atlantique et en Extrême-Orient n'influent pas forcément sur les ventes en Europe. Il sera intéressant de voir comment se comporte la version hybride. A part la boîte de vitesses – qui requiert une certaine accoutumance – et l'immaturité de quelques auxiliaires de sécurité, le CR-V a beaucoup de qualités. Il reste à espérer que les logiciels et le hardware de la version hybride seront adaptés aux critères européens, car ce modèle a lui aussi fait ses premiers pas notamment aux Etats-Unis. ●

Sans tache Grâce à une ergonomie bien pensée, les commandes et le système d'infodivertissement sont intuitifs, mais plus de première jeunesse.

Spacieux Les passagers de la banquette arrière à division 60/40 ne manquent pas d'espace pour la tête et les jambes. A l'avant également, ils sont choyés par le Honda CR-V.

Le Honda CR-V tourne **la page des moteurs diesel.**

bp ultimate avec technologie ACTIVE

La REVUE AUTOMOBILE réalise ses essais avec les carburants BP.

VERDICT **Cedric Heer, essayeur**

Une chose est sûre: le Honda CR-V n'est pas, de loin, une mauvaise voiture. Néanmoins, en raison de son caractère quelque peu original, le SUV japonais a parfois eu du mal à s'imposer dans notre pays ces dernières années. Par exemple, le frein de stationnement électrique doit toujours être desserré manuellement. Et puis, il y a ce sinistre bouton Econ, censé faire varier la courbe de couple et réduire dès lors la consommation d'énergie des périphériques. Cette fonction, parfois décrite comme une pseudo-mesure d'économie de carburant, n'a produit aucun changement notable pendant le test que nous avons effectué, qu'il s'agisse de consommation ou de performances. Mais il n'y a cependant rien de rédhibitoire. Tout comme la boîte CVT, il suffit, en effet, de s'y habituer. Le Hondas CR-V s'autorise certaines bizarreries qui en ont fait jusqu'ici un modèle à part en Suisse, pays où la clientèle jouit pourtant d'un fort pouvoir d'achat. On peut le regretter car, hormis ces critiques, le SUV de Honda est un véhicule soigneusement fini et globalement bien pensé. Même si les tarifs pratiqués – entre 37 400 et 55 200 francs, selon le niveau d'équipement –, peuvent donner à réfléchir...

FICHE TECHNIQUE

PRIX

Honda CR-V Comfort (1.5 i-VTEC 2WD MT) dès Fr. 37 400.–, Executive (1.5 i-VTEC 4WD AT) dès Fr. 55 200.–, véhicule de test avec options (peinture métallisée Fr. 850.–, prolongation de garantie 2 ans/ 150 000 km Fr 895.–) Fr. 56 945.–.

IMPORTATEUR

Honda Motor Europe Ltd., Rue de la Bergère 5, CH–1242 Satigny-Genève, www.honda.ch

MOTEUR (ECE)

Désignation	L12B7
Cylindres	L4
Cylindrée	1498 cm³
Taux de compression	10,3:1
Puissance	142 kW/193 ch
à	5600 tr/min
Couple	243 Nm
à	2000–5000 tr/min
Carburant	essence

MOTEUR (CONSTRUCTION)

Position transversale avant, 4 soup./cyl., 2 ACT (chaîne), temps de commande/cours variable, alésage×course 73×89,5 mm, bloc et culasse en aluminium, injection directe, 1 turbo MHI TD03, échangeur d'air.

TRANSMISSION

AWD, CVT: 2.645~0,405, AR 1,264~1,857, pont 5,362.

CHÂSSIS & TRAINS ROULANTS

Carrosserie autoporteuse avec cadre auxiliaire; AV: suspensions de type MacPherson, ressorts hélicoïdaux; AR: essieu multibras, ressorts hélicoïdaux; AV/AR: barre antiroulis; 4 freins à disque (AV ventilés), Ø AV/AR 282/260 mm; direction à crémaillère, assistance électronique; pneus AV/AR 235/55 R19 105H, jantes 19×7,5 J.

CARROSSERIE

SUV, 5 portes, 5 places.

DIMENSIONS & POIDS

Longueur	4600 mm
Largeur	1855 mm
Hauteur	1689 mm
Empattement	2663 mm
Voies AV/AR	1600/1620 mm
Poids à vide (DIN)	1598–1667 kg
Poids total	2350 kg
Charge remorquée freinée	1500 kg
Coffre	561–1638 l

PERFORMANCES & CONSO

Vitesse de pointe	200 km/h
0–100 km/h	10 s
Conso (mixte)	7,1 l/100 km
Emissions de CO_2	162 g/km
Catégorie énergétique	G
Réservoir	57 l

GARANTIE

Usine	3 ans/100 000 km
Peinture	3 ans

MESURES RA

ACCÉLÉRATIONS 0–100 km/h

Honda CR-V 1.5 i-VTEC Executive (pneus hiver)	**8,4 s**
Moyenne du segment (pneus été)	**9,4 s**
Moyenne du segment (pneus hiver)	**9,8 s**

0–40 km/h	2,4 s	0–140 km/h	–s
0–60 km/h	3,9 s	0–160 km/h	–s
0–80 km/h	5,9 s	0–180 km/h	–s
0–120 km/h	11,7 s	400 m départ arrêté	16,2 s

DISTANCES DE FREINAGE 100–0 km/h

Honda CR-V 1.5 i-VTEC Executive (pneus hiver)	**43 m**
Moyenne du segment (pneus été)	**37,7 m**
Moyenne du segment (pneus hiver)	**44,6 m**

120–0 km/h	62,9 m	40–0 km/h	7 m
80–0 km/h	27,7 m	30–0 km/h	3,9 m
60–0 km/h	15,6 m	20–0 km/h	1,8 m
50–0 km/h	10,8 m		

POIDS

A vide, mesuré	1660 kg
Répartition AV/AR	57/43 %
Rapport poids/puissance	11,7 kg/kW / 8,6 kg/ch

DIAMÈTRE DE BRAQUAGE

Tours de volant	2¼
Ø entre murs g./dr.	11,8|11,8 m

BRUIT À L'INTÉRIEUR

Au ralenti	49 dB(A)
50 km/h	55 dB(A)
80 km/h	59 dB(A)
120 km/h	65 dB(A)

CONSOMMATION

Moyenne d'essai	**8,9 l/100 km**
Autoroute (fluide)	8,5 l/100 km
Hors localité (vitesse irrég.)	9,2 l/100 km
Parcours std RA	6,5 l/100 km
Autonomie	641 km

ÉTALONNEMENT DU COMPTEUR

30 km/h compt.	=	29 km/h eff.
50 km/h compt.	=	49 km/h eff.
80 km/h compt.	=	78 km/h eff.
120 km/h compt.	=	118 km/h eff.

CONDITIONS DES MESURES

Kilométrage/distance parcourue **8797 km/ 3006 km**

Poids du véhicule + 150 kg, plein de carburant; temp. 20 °C et pression 1000 mbar; les dist. de freinage à **4 °C** ne tiennent pas compte du temps de réaction ou de la montée en puissance du système. Asphalte **humide** et plat. **Pneus hiver** Continental WinterContact TS850P, AV/AR 235/55 R19 105H. **Les pneus hiver peuvent allonger les distances de freinage de 30%.**

COTES INTÉRIEURES

SIÈGES AV/AR

Garde au toit	89–97/96 cm
Longueur d'assise	51/52 cm
Hauteur d'assise	28–38/34 cm
Espace aux jambes	31–55/22–52 cm
Largeur intérieure	148/142 cm
Hauteur sol-assise	70–76/ – cm

COFFRE

Profondeur/avec sièges rabattus	94/170–205 cm
Surface d'ouverture l×h/ seuil de chargement	106 × 84/66 cm
Largeur	105–136 cm
Hauteur de hayon	188 cm