



HONDA HR-V 1.5 i-VTEC CVT

Mû par le 1.5 i-VTEC de 130 ch, le seul HR-V à essence est également l'unique possibilité pour les adeptes de la boîte automatique. Une CVT, qui s'adresse avant tout aux conducteurs posés.

PAR LAURENT BLAIRON

PHOTOS JEROEN PEETERS

C loué au pilori par une actualité alarmiste, le Diesel serait, au mieux, voué à une offensive taxatoire qui devrait affecter son hégémonie dans les années à venir. Dommage pour une marque comme Honda qui a tant fourni d'efforts pour proposer, depuis à peine 2 ans, l'un des exemplaires de moyenne cylindrée les plus convaincants du moment, le 1.6 i-DTEC dont – vous l'avez lu précédemment – profite avantageusement le HR-V. Nous ne sommes pas encore là, mais en tout cas, Honda possède déjà une solution sous la forme de son nouveau 1.5 i-VTEC 130, que nous avons essayé dans sa version automatique.

MOTEUR

En attendant la future génération de nouveaux petits propulseurs suralimentés, le nouveau 1.5 i-VTEC endosse le rôle de seule offre «essence» du HR-V. Comme dans le cas de la Jazz, la version hybride reste au Japon et aux USA. Répondant au nom de code *L15B Earth Dreams*, ce 4 cylindres délivre 130 ch à 6600 tr/min et 155 Nm à 4600 tr/min. Il se voit réservé au HR-V, puisque la Civic conserve les 1.4 de 100 ch et 1.8 de 142 ch, la Jazz se contentant du 1.3. Si sa cylindrée et le «VTEC» de sa dénomination titillent les fanatiques de la marque, ce 1.5 i-VTEC donne plutôt dans la finesse et la

discretion. Creux au bas du compte-tours, il accepte cependant de titiller le rouge dans une sonorité assez rageuse. Dommage qu'il soit castré par sa transmission CVT...

TRANSMISSION

Cette boîte automatique à variation continue de nouvelle génération présente en fait 7 rapports «simulés» que le conducteur laisse s'enchaîner automatiquement ou orchestre manuellement à l'aide des palettes au volant. Une transmission CVT récente, mais toujours typique: à la moindre côte et/ou sollicitation de l'accélérateur, elle comble le manque de couple par des rétrogradages immédiats ne procurant que des accélérations poussives et, surtout, trop audibles. Le régime joue (trop) aux montagnes russes entre 3000 et 5500 tr/min, comme en décalage permanent avec les envies du conducteur, parfois aux limites de l'agacement. Cela dit, l'habitude et un certain bon sens (rien ne sert d'écraser systématiquement l'accélérateur) rendent possible de lisser et optimiser ses réactions en jouant avec les palettes (pour soulager les tympans) et le mode S (pour, au besoin, rester dans les tours). Des interventions salvatrices, mais qui alimentent un certain désaccord avec le principe fondamental d'une boîte automatique: laisser faire. Pour apprécier cette CVT, il n'y a d'autre choix que de se mettre au diapason: réfréner toute idée de sportivité,



ASSOCIATION | Le moteur 1.5 à essence peut être associé à la boîte automatique, qui a tendance à le brimer exagérément.



Anticiper, doser et être patient et tolérant. Alors seulement, le HR-V à essence devient fluide et agréable.

BUDGET & CONSOMMATION

La CVT sauve agréablement le bilan de consommation. Nous avons relevé une moyenne de 6,8 l/100 km en conduite posée et sur un trajet essentiellement navetteur (80% de grands axes). Ce qui signifie que ce moteur, même utilisé intensivement, n'est pas du genre à ruiner son propriétaire, détail appréciable dans le cas d'un SUV à essence d'environ 1.300 kg. Si l'on se cantonne dans l'agglomération en profitant un peu plus des 130 ch, le niveau grimpe d'un

LES CHIFFRES

Prix de base	25.090 €
Conso moyenne de l'essai	7,5 l/100 km
Conso mixte normalisée	5,4 l/100 km
CO ₂	125 g/km
0-100 km/h	10,5 s
1000 m départ arrêté	30,9 s

LES QUALITÉS

- Sobriété en usage normal
- Confort global, impression générale
- Espaces de rangement astucieux

LES DÉFAUTS

- «Gueulantes» du moteur (CVT)
- Manque de recul des sièges avant (>1,85 m)
- Choix restreint (1 moteur, 2 niveaux)

TECHNIQUE

HONDA HR-V	1.5 i-VTEC CVT
MOTEUR	
Type	4 cylindres en ligne
Carburant	essence 95
Cylindrée (cm³)	1498
Puissance (ch/kW à tr/min)	130/96 à 6.600
Couple (Nm à tr/min)	155 à 4600
Dépollution	filtre à particules, catalyseur d'oxydation
NORMES	
Conso urbaine/extra/mixte (l/100 km)	6,3/4,8/5,4
Emissions de CO ₂ (g/km)	125
Dépollution	Euro 6
TRANSMISSION	
Aux roues	avant
Boîte de vitesses	automatique CVT
Régime sur le rapport supérieur	en D
à 70/90/120 km/h (tr/min)	1500/2000/2500
CHASSIS	
Suspension AV	pseudo-McPherson triangulé, barre anti-roulis
Suspension AR	essieu de torsion en H
Freins AV (ø/épaisseur en mm)	disques ventilés (293/N.C.)
Freins AR (ø/épaisseur en mm)	disques pleins (282/N.C.)
Direction	à crémaillère
Assistance	électromécanique
ø de braquage murs/trottoirs (m)	11,4/10,8

AGRÉABLE | Le HR-V présente un comportement serein et paisible, éloigné de l'image dynamique liée à Honda.



PERFORMANCES

HONDA HR-V	1.5 i-VTEC CVT
FACTEURS DE PERFORMANCES	
Puissance spécifique (ch/l)	86,78
Couple spécifique (Nm/l)	103,47
Aérodynamique (Cx/SCx)	N.C.
Rapport poids/puissance (kg/ch)	10,43
Répartition du poids AV/AR (%)	62/38
Pneus véhicule de l'essai AV/AR	Michelin Alpin 5 215/55 R17
NOS MESURES	
Vitesse maxi	
absolue (km/h)	187 km/h (constructeur)
sur les intermédiaires (km/h)	—
Accélérations (s)	
0-60 km/h	5,1
0-100 km/h	10,5
0-160 km/h	30,3
0-200 km/h	—
400 m départ arrêté (vitesse)	17,6 (131,8 km/h)
1000 m départ arrêté (vitesse)	32,1 (162,3 km/h)
Reprises (s)	
30-60 km/h (kickdown en D)	4,6
60-90 km/h (kickdown en D)	5,0
90-120 km/h (kickdown en D)	6,5
400 m à 40 km/h (kickdown en D)	16,2
1000 m à 40 km/h (kickdown en D)	30,9
Consommation lors de l'essai	
mini/maxi/moyenne (l/100 km)	6,57/8,5/7,5
autonomie (km)	667

BUDGET

HONDA HR-V	1.5 i-VTEC CVT
Prix de base (€)	25.090 (Elegance)
Prix de base voiture de l'essai (€)	27.990 (Executive)
Coût total des options présentes (€)	600
TAXES & ASSURANCES (€)	
Taxe de mise en circulation	495
Taxe de mise en circulation (Flandre)	146,21
Taxe de circulation annuelle	226,12
Prime annuelle d'assurance RC	N.C.
Malus Région wallonne	0
Avantage Toute Nature mensuel	125,45
COÛTS MENSUELS DE LEASING (€)	
Full lease 5 ans/75.000 km	± 390
Renting 5 ans	± 440
Taxe CO ₂ mensuelle	35,85
Déductibilité fiscale (%)	80
GARANTIE	
Pièces et main-d'œuvre	3 ans, 100.000 km
Défect de peinture/corrosion	3 ans/10 ans
Garantie de mobilité	3 ans
ENTRETIEN	
Rythme	tous les 20.000 km ou 1 fois l'an
Nombre de points de service	370

NOTRE VERDICT

Sans égaler le plaisir des anciens moteurs VTEC, le nouveau 1.5 i-VTEC est un moteur très recommandable si tant est que le HR-V vous fait de l'œil, en particulier pour sa sobriété et sa douceur. La transmission CVT ne nous semble pas indispensable, car elle prive d'une partie du plaisir que ce HR-V est capable de dispenser, et ne peut donc trouver grâce qu'auprès d'un public conscient de ses défauts et/ou peu concerné par l'efficacité absolue. ■

bon litre. Notre maximum a atteint 10,5 l, mais résultait d'une conduite peu réaliste et constamment en mode S. Par rapport à la boîte manuelle, la CVT ramène le niveau de CO₂ de 130 à 120 g/km (en exécution Elegance) ou de 134 à 125 g/km (en Executive), ce qui donne droit à un pourcentage supplémentaire de déductibilité fiscale de 5% (80 contre 75). C'est déjà ça d'économisé... et un moyen d'amortir partiellement la différence de prix de 1.300 € entraînée par la boîte CVT.

PERFORMANCES

Abstraction faite d'une personnalité un peu décevante, le tandem 1.5 i-VTEC+CVT ré-

alise en tout cas de meilleurs chronos que le 1.6 i-DTEC. Assez logique compte tenu de ses 10 ch de plus et quelque 80 kg de moins, même si, en sensations, nous étions persuadés du contraire. Sur la route, rien de très rigoureux et sportif, mais un SUV profitant de toute la science de Honda pour revendiquer un agréable «toucher de route», maîtriser ses réactions et se révéler suffisamment dynamique pour le public visé. Le roulis est mesuré, jamais perturbant et le HR-V repousse assez loin les limites du sous-virage, donc de la confiance. Globalement, il s'apprécie mieux dans l'anticipation et la conduite cool que dans le pilotage brutal.