

HONDA HR-V 1.6 i-DTEC



LES CHIFFRES

Prix de base	24.290 €
Conso moyenne de l'essai	6,5 l/100 km
Conso mixte normalisée	4,0 l/100 km
CO ₂	104 g/km
0-100 km/h	11,0 s
1000 m départ arrêté	32,7 s

LES QUALITÉS

- Confort général de marche, 1.6 volontaire
- Qualité perçue, assemblage des matériaux
- Précision des commandes (boîte, direction)
- Equipement (de sécurité) ultracomplet
- Rapport encombrement/habitabilité-modularité
- Espaces de rangement astucieux

LES DÉFAUTS

- Sonorité caverneuse du 1.6 en accélération
- Menus système multimédia parfois illogiques
- Alerte de collision imminente intrusive
- Accès à bord pour les grands gabarits
- Politique d'équipement restrictive
- Pas (encore?) de boîte automatique

Il a fait figure de pionnier en 1999 avec son HR-V, puis s'est détourné du segment (et de bien d'autres...). Mais aujourd'hui, Honda revient en force via une politique plus conquérante qui, outre les sportives, passe par le SUV compact, dont il prend le train en marche. Foin de tergiversations: le nouveau HR-V est là. Et bien là...

PAR JULIEN MATAGNE | PHOTOS JEROEN PEETERS



Le premier HR-V («*The Joy Machine*» : bien trouvé, à l'époque), décliné en 3 et 5 portes, est apparu en 1999, ce qui en fait un précurseur. Malheureusement, la clientèle n'a pas adhéré au concept, sans doute trop révolutionnaire quand le genre n'était pas encore aussi à la mode qu'aujourd'hui : 400 exemplaires s'en sont écoulés par an en moyenne en Belgique jusqu'en 2006, année de sa disparition.

Une décennie plus tard, la planète automobile s'est complètement transformée ; le segment des SUV compacts cartonne et tous les constructeurs ou presque n'hésitent pas à s'engouffrer dans la brèche. Bien qu'il soit en retard sur ses principaux concurrents, Honda compte bien lui aussi se tailler une part du gâteau. En réalité, il n'a pas attendu jusqu'ici pour le faire : le HR-V deuxième du nom est déjà commercialisé depuis un an et demi au Japon et aux USA. La conquête du monde se poursuit donc à présent sur le Vieux Continent. Le nouveau venu adopte pour cela des lignes plus

consensuelles que par le passé, destinées à séduire le plus grand nombre. Et à en juger par les premiers regards, l'opération de séduction se passe comme prévu...

CONCEPTION D'ENSEMBLE

Si le HR-V surfe sur la vague de la popularité du petit SUV, il s'affiche néanmoins parmi les plus grands de la catégorie : 4,29 m, c'est une quinzaine de centimètres de plus que les Citroën Cactus, Nissan Juke, Peugeot 2008 et autres Renault Captur. Plus proche de lui, on trouve les Fiat 500X, Mazda CX-3 et Opel Mokka, mais aucun d'eux ne lui arrive à la cheville en capacité de chargement. La plupart des protagonistes du segment se situent entre 350 et 430 litres, contre 470 pour le HR-V ! Seul le Dacia Duster fait mieux avec 475 l, mais il est aussi plus encombrant de 2 cm.

Sous le capot, Honda fait au plus simple en limitant l'offre à deux moteurs : un 1.5 atmosphérique à essence de 130 ch et 155 Nm (voir page 68) et «notre» 1.6 Diesel i-DTEC de 120 ch et 300 Nm, tous deux accouplés à une boîte manuelle à 6 rapports. Seul celui

AVEC 470 L DE VOLUME DE COFFRE, LE HR-V FIGURE LARGEMENT AU-DESSUS DE LA MOYENNE DE LA CATÉGORIE.





RETOUR | Avec son HR-V, Honda effectue un retour remarqué au sein du segment des SUV compacts, 16 ans après.



COMPROMIS | Grâce à ses suspensions bien calibrées, le HR-V fait preuve d'un comportement routier gratifiant et apparaît rarement inconfortable, sauf sur les petites irrégularités.



3

- 1 BIEN PARAMÉTRÉ** | Si le volant manque quelque peu d'amplitude de réglage en profondeur, il compte aussi trop de boutons. Il tombe malgré tout bien entre les mains. Il procure un rendu précis, consistant et reste léger en manœuvres.
- 2 ORIENTÉE** | Le système multimédia et le tableau de la ventilation sont orientés vers le conducteur. Toutes les commandes sont tactiles: c'est joli, moderne, réactif et facile à appréhender, mais salissant.
- 3 EN PLEINE FIGURE** | La partie droite de la planche de bord est garnie d'une gigantesque bouche d'aération. Sans doute intéressante pour la ventilation, mais gare aux courants d'air.
- 4 À PORTÉE DE MAIN** | La console centrale surélevée inspire un sentiment de sécurité au conducteur en même temps qu'elle surélève le petit levier de vitesse, dès lors à portée de main du volant.

à essence peut l'échanger contre une automatique à variation continue. Cette dernière est revue et corrigée pour l'Europe, avec une nouvelle gestion qui lui fait gagner en réactivité. En revanche, sur le Vieux Continent, le HR-V doit se passer de transmission intégrale.

CARROSSERIE

On l'a dit: avec 470 l de coffre, le HR-V figure largement au-dessus de la moyenne de la catégorie. Son secret? Un réservoir de carburant placé sous les sièges avant plutôt qu'à l'arrière. Cette subtilité lui permet de créer un large espace de chargement sous le plancher du coffre où l'on peut allègrement loger un trolley, son *beauty case* et bien plus encore. Cela permet également au HR-V de s'offrir la désormais célèbre banquette *Magic Seat*, à l'instar de la Jazz et de la Civic. Particularité: l'assise peut se relever comme un siège de cinéma pour embarquer des objets encombrants (jusqu'à 1,20 m de haut) à la verticale. Cette banquette fractionnée (60/40) peut aussi se rabattre pour former un plancher parfaitement plan, en un tour-nemain. Le volume du coffre culmine alors à 1.533 l. Pour les plus longs objets, le dossier du siège du passager peut se rabattre, mais vers l'arrière. Il faut donc veiller à ne pas écorcher les garnitures de sièges lors du (dé)chargement. Le seuil de chargement est relativement bas pour un SUV (63 cm), mais n'est pas affleurant. Il est sanctionné d'une petite marche de 6,5 cm. En réalité, c'est peu gênant à l'usage, contrairement à la planche à chapeaux dont on ne sait que faire une fois qu'on l'a déposée.

CHÂSSIS

Le HR-V partage sa nouvelle plateforme avec la Jazz; une architecture traditionnelle, McPherson et essieu de torsion, en vue de maintenir les coûts au plus bas et de maximiser l'espace de chargement, l'essieu de torsion étant moins coûteux et encombrant qu'un multibras. L'empattement est ici allongé de 8 cm pour atteindre 2,61 m en vue d'augmenter l'habitabilité. Plus encombrant et donc plus lourd que la Jazz (1.324 kg contre 1.141), le HR-V a logiquement droit à des disques de freins de plus grandes dimensions: 293 mm de diamètre à l'avant et 282 mm à l'arrière (contre 282 et 239 pour la Jazz). Le tout apporte ici pleine satisfaction: attaque, puissance et *feeling* sont constamment au rendez-vous. La direction à assistance électrique se montre également convaincante. Elle est suffisamment précise et consistante pour offrir un bon retour d'information dans le volant tout en restant légère en manœuvres.

MOTEUR

Le HR-V reprend le *seize-cents* Diesel des Civic et CR-V. Il n'est ici proposé que dans sa version basse puissance: 120 ch et 300 Nm, des valeurs somme toute très correctes pour un SUV compact de 1.324 kg. Il se montre d'ailleurs très volontaire à l'usage: souple et élastique, il possède une belle allonge qui donne l'impression qu'il est capable d'offrir plus que ce qu'il possède vraiment. De quoi inciter à une conduite dynamique, à laquelle il se prête volontiers. Un bémol tout de même: il apparaît ici plus sonore que sous le capot de ses aînés. Une sonorité cavernueuse particulièrement présente dans les phases d'accélération. Elle disparaît heureusement lorsque le régime se stabilise. Elle n'envahit donc pas l'habitacle lors des longs trajets autoroutiers. C'est le résultat d'un bon étagement des rapports de boîte. Le *stop&start* réagit quant à lui au quart de tour, relançant la mécanique sans trop vibrer.

TRANSMISSION

Le *seize-cents* est parfaitement secondé par la boîte manuelle à 6 rapports. Et heureusement, car Honda ne propose aucune alternative automatisée. L'étagement des rapports supérieurs (4, 5 et 6) privilégie l'économie de carburant sans trop abaisser le régime du moteur pour autant: il tourne à 2000 tr/min à 120 km/h en 6^e, soit son régime de couple maximal. Ce qui permet de relancer la mécanique sans devoir systématiquement jouer du levier. On «tombera» toutefois un, voire deux rapports pour garantir des reprises plus franches. Un exercice auquel on se prête volontiers tant le petit levier de vitesse est agréable à manipuler. Positionné en hauteur sur la console centrale, il procure un rendu mécanique dans ses débattements courts et bien guidés. Ce

VIE À BORD

ÉQUIPEMENT DE SÉRIE

En matière d'équipement, Honda a mis le paquet sur la sécurité: dès l'entrée de gamme, le HR-V reçoit un système de freinage d'urgence actif en ville. Il permet de réduire le risque de collision frontale avec un autre véhicule entre 5 et 32 km/h. Sur les niveaux supérieurs Elegance et Executive, il est doublé d'une alerte sonore qui offre la possibilité au conducteur de réagir à temps pour éviter la collision; tellement tôt que le système se montre relativement intrusif dans la circulation dense, où l'on est parfois amené à ne pas respecter les distances de sécurité, certes, mais cela correspond à la réalité de la circulation urbaine.

L'alerte de changement de file involontaire (indisponible sur l'entrée de gamme Comfort) est mieux paramétrée et c'est plutôt rare. Elle intervient au moment où l'on mord sur la ligne blanche et pas avant. Elle se manifeste discrètement par de petits bips sonores qui sauront vous ramener sur le droit chemin; sauf si vous piquez un somme. Cette alerte est épaulée par un dispositif de reconnaissance des panneaux de signalisation qui limite l'avancement



CONNECTÉ | Le HR-V permet la connexion de nombreux périphériques extérieurs via des prises bien protégées.



EFFICACE | Le système multimédia est d'une rapidité d'utilisation déconcertante, mais ses menus sont bizarrement agencés.



RANGEMENT | La console centrale renferme un vaste bac de rangement. Celui-ci est compartimentable et toujours facile d'accès en roulant.



EXCELLENTS | Les excellents sièges avant procurent une bonne position de conduite, légèrement surélevée.

du véhicule à la vitesse maximale autorisée. De quoi protéger les plus «distracts» des amendes pour excès de vitesse.

Le haut de gamme Executive se réserve encore quelques exclusivités: caméra de recul, sièges avant réglables en hauteur, toit ouvrant panoramique, verrouillage mains libres, vitres surteintées ou encore les excellents phares à diodes qui procurent une excellente visibilité en conduite nocturne. Autant d'équipements inaccessibles sur les autres niveaux, même contre supplément.

OPTIONS

En bon constructeur asiatique, Honda a bien sûr opté pour une politique d'équipement bâtie sur les différents niveaux de finition. Il est donc impossible de personnaliser la dotation de son HR-V. Si un équipement en particulier vous intéresse, il faut opter pour un niveau de finition supérieur pour y accéder.

Le tarif des options se résume donc à sa plus simple expression: la peinture métallisée facturée 600 € et la navigation indisponible en entrée de gamme Comfort, mais proposée contre un supplément de 700 €



ECON | Le mode ECON sert à mettre sa conduite sous surveillance pour se prendre au jeu de tenter de consommer le moins possible.





MAGIC | Le HR-V dispose des «Magic Seats», modulables et qui permettent de relever l'assise pour le chargement d'objets encombrants en hauteur. Malin, et surtout pratique...



RECORD | Le volume du coffre atteint une valeur quasi record pour la catégorie. Banquette rabattue, le plancher est plan.



sur le niveau intermédiaire Elegance, tandis qu'elle est fournie de série sur le haut de gamme Executive.

Reste néanmoins une série d'«accessoires» qui permettent d'enrichir la dotation de votre HR-V: des garnitures pour le coffre ou des marchepieds, mais également des articles moins futiles comme le crochet de remorquage (605 €), les barres de toit transversales (130 €), un bac de coffre compartimenté (125 €) ou encore une grille de séparation du coffre (220 €).

ERGONOMIE

Honda a conçu le poste de conduite du HR-V autour de son conducteur. Ce dernier est ainsi installé comme dans un cockpit avec une planche de bord orientée vers lui, tandis que la console centrale surélevée lui inspire un sentiment de protection. Elle dissimule également un espace de rangement sous la console centrale, vraiment utilisable par son volume utile,

mais difficile d'accès en roulant.

Cette imposante console centrale est creusée de petites cavités sur les flancs destinées à accueillir par exemple nos *smartphones*, afin qu'ils restent accessibles à tout moment. Bien pensé, sauf qu'il aurait été mieux de prévoir un dispositif élastique pour empêcher nos précieux joujoux de gigoter et de se griffer avec le temps.

Une fonction ECO permet d'évaluer sa conduite en temps réel, grâce à un indicateur coloré autour du tachymètre; rouge, orange, vert: la couleur définit votre style de conduite. Le cerclage reste au rouge lorsque le mode ECO est mis temporairement hors service, mais cela n'influence aucun autre paramètre dans la réponse de l'accélérateur ou du volant.

Coloré et convivial, le système multimédia est relativement simple à appréhender. Il compte néanmoins quelques défauts de conception sans conséquence,

à l'instar des applications (calculatrice, convertisseur de devises, agenda, etc.) qu'il faut aller chercher dans le menu navigation. Un raccourci destiné aux applications aurait été plus logique. A l'inverse, il faut sortir de la page consacrée à la carte pour encoder une nouvelle adresse alors qu'un menu d'options est directement proposé sur la cartographie elle-même; allez comprendre!

ÉQUIPEMENT

PRIX = €

SÉCURITÉ PASSIVE

Airbags latéraux AV/AR	S/-
Airbags rideaux AV/AR	S/S
Airbags de genoux G/D	-/-
Appui-tête actifs AV/AR	S/-
Fixations Isofix AV/AR (nombre)	-/S (2)
Contrôle de stabilité permanent/déconnectable	-/S
Régulateur de vitesse/de distance	S/-
Dispositif de préparation à une collision	S
Surveillance maintien de bande/angles morts	S/S
Caméra de vision nocturne	-

VISIBILITÉ

Feux au xénon/DEL/variables/éclairage virages	-/S/S/-
Antibrouillards AV	S
Assistant feux de croisement/de route	S
Capteurs de luminosité/de pluie	S/S
Essuie-glace à intermittence variable AV/AR	S/S
Rétroviseurs électriques/chauffants	S/S
- rabattables électriquement/électrochromes	S/-
Rétroviseur intérieur électrochrome	S

INSTRUMENTS

Affichage tête haute	-
Thermomètre extérieur/indicateur de verglas	S/S
Ordinateur de bord	S
Contrôle de pression des pneus	S

MULTIMÉDIA & COMMUNICATION

Radio-CD/lecteur MP3	S/S
Prise AUX/port USB	-/S (2)

S = SÉRIE

Upgrade audio/tuner TV/lecteur DVD	-/-/-
Bluetooth musique/téléphone	S/S
Internet	S
Navigation/disque dur	S
Commandes vocales	S

CONFORT DE ROULAGE

Volant réglable en hauteur/profondeur	S/S
Volant multifonction	S
Climatisation manuelle/automatique	-/S
Climatisation séparée G-D/AV-AR	S/-
Recirculation automatique	S
Lève-vitres électriques AV/AR	S/S
Toit ouvrant/panoramique	S
Capteurs de stationnement AR/AV+AR	-/S
Caméra de stationnement AV/AR/G/D	-/S/-/-
Stationnement automatique	-
Amortissement piloté/suspension pneumatique	-/-

CONFORT D'ASSISE

Sièges avant G/D réglables en hauteur	S/S
Inclinaison d'assise réglable G/D	-/-
Soutien lombaire réglable G/D	-/-
Sièges avant G/D réglables électriquement	-/-
Sièges avant G/D à mémoire	-/-
Sièges AV chauffants/ventilés/massants	S/-/-
Accoudoir central AV/AR	S/S
Spots de lecture AV/AR	S/-

FONCTIONNALITÉ

Verrouillage central/télécommandé	S/S
-----------------------------------	-----

- = NON DISPONIBLE OU SANS OBJET

Accès/démarrage mains libres	S/S
Verrouillage automatique en roulant	S
Banquette coulissante/à dossier réglable	-/S
Banquette fractionnée (pourcentage)	S (60/40)
Banquette rabattable: dossier/assise	S/-
3e rangée rabattable/amovible	-/-
Porte-gobelets AV/AR	S/S
Bacs de portières AV/AR	S/S
Tiroir sous siège avant G/D	-/-
Aumônière au dos des sièges avant G/D	S/S
Compartiment réfrigéré	-
Prises 12 V/220 V (nombre)	S (3)/-
Filet/grille de séparation dans le coffre	-/220
Points d'ancrage/filet dans le coffre	S/-
Dispositif de compartimentage du coffre	125
Double plancher de chargement	S
Hayon ou couvercle de malle motorisé/vitre séparée	-/-
Crochet de remorquage fixe/escamotable	605/730

ESTHÉTIQUE

Jantes en alliage	S
Peinture métallisée/peinture spéciale	600/-
Nombre de couleurs extérieures	8
Intérieur en tissu/Alcantara/cuir	-/-/S
Volant/pommeau revêtus de cuir	S/S
Nombre de coloris intérieurs	1



Les prix de toutes les versions et de leurs options à la rubrique Voitures Neuves sur www.moniteurautomobile.be



COUPÉ | Les lignes de «coupé» lui procurent du dynamisme visuel, mais compliquent l'accès à bord aux grands gabarits.

qui en plus de procurer un certain plaisir, profite aussi à la vitesse d'exécution des passages des rapports.

PERFORMANCES

Evidemment, le HR-V n'a pas pour vocation de défier le chrono sur un circuit. Son 1600 n'en demeure pas moins très agréable à solliciter pour les différentes raisons évoquées plus tôt: une belle allonge, une commande de boîte directe et précise. Ce qui ne le rend pas plus performant face au chrono, mais simplement plus «excitant» à emmener: 11 s sur le 0 à 100 km/h et 32,7 s sur le 1.000 m départ arrêté. Des résultats à peu près équivalents à ceux du 1.6 Mjet de la Fiat 500X (115 ch, 320 Nm) et au 1.5 CDVi du Mazda CX-3 (105 ch, 270 Nm). Il en va de même dans l'exercice des reprises: 5,5 s pour reprendre de 60 à 90 km/h en 4^e

et une grosse seconde de plus pour réaliser le même exercice de 90 à 120 km/h. Il n'y a que lorsqu'il faut relancer la mécanique à partir de 40 km/h que le 1600 de Honda se fait distancer. La faute à des rapports supérieurs allongés (4^e, 5^e et 6^e) et un couple moteur réellement disponible qu'à partir de 2000 tr/min; alors que ses rivaux sont un peu plus élastiques et expriment leur potentiel quelques centaines de tours plus tôt.

CONSOMMATION

Chez Honda et les constructeurs asiatiques en général, on a toujours pris soin de communiquer les consommations et les rejets de CO₂ exacts, en fonction des niveaux d'équipement. C'est ainsi que l'on apprend qu'il existe une différence de 0,1 l/100 km entre l'exécution de base Comfort (4,0) et le haut de gamme Executive (4,1). Soit des

rejets de CO₂ qui passent de 104 à 108 g/km; ce qui, en Région flamande, fera grimper d'une dizaine d'euros la taxe de mise en circulation. C'est marginal, mais autant le savoir. Ça n'a en revanche aucun effet en Wallonie, où l'écomalus n'est d'application qu'au-delà de 145 g/km de CO₂. Ce Honda est donc à l'abri. Les principaux concurrents du HR-V évoluent dans la même tranche, ils sont donc traités de la même manière (voir fiche «concurrentes»).

Mais c'est bien sûr le style de conduite qui va définir le réel appétit du *seize-cents*, et pour le coup, cela va du simple au double: 4,9 l dans le meilleur des cas et sans pousser le vice de l'*economy run* – c'est excellent, donc, jusqu'à la séance de chronos, où l'on a franchi les 10 l/100 km. Un bon 6,5 l/100 en moyenne en conduite normale ne semble pas démesuré.

LES CONCURRENTES



HONDA HR-V 1.6 i-DTEC

Cylindrée (cm ³)	1597
Puissance (ch/kW à tr/min)	120/88 à 4000
Couple (Nm à tr/min)	300 à 2000
Vitesse maxi (km/h)	192
0-100 km/h (s)	11
1000 m départ arrêté (s)	32,7
Conso moyenne de l'essai (l/100 km)	6,5
Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km)	4,2/3,8/4,0
CO ₂ (g/km)	104
Prix de base (€)	24.290



FIAT 500X 1.6 MJET

Cylindrée (cm ³)	1598
Puissance (ch/kW à tr/min)	115/85 à 3750
Couple (Nm à tr/min)	320 à 1750
Vitesse maxi (km/h)	186
0-100 km/h (s)	11,3
1000 m départ arrêté (s)	32,9
Conso moyenne de l'essai (l/100 km)	6,9
Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km)	5,8/10,1/6,9
CO ₂ (g/km)	109
Prix de base (€)	22.050



MAZDA CX-3 SKYACTIV-D

Cylindrée (cm ³)	1499
Puissance (ch/kW à tr/min)	105/77 à 4000
Couple (Nm à tr/min)	270 de 1600 à 2500
Vitesse maxi (km/h)	177
0-100 km/h (s)	10,8
1000 m départ arrêté (s)	32,6
Conso moyenne de l'essai (l/100 km)	5,3
Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km)	4,4/3,8/4,0
CO ₂ (g/km)	105
Prix de base (€)	21.990

TÉLÉCHARGEZ LE MAGAZINE AVEC LES ESSAIS DE CES CONCURRENTES EN SCANNANT LES QR CODES CI-CONTRE.





N°1 POUR LES NOUVEAUX HITS

CALVIN HARRIS
BLACK M
ARIANA GRANDE



ÉCOUTEZ NRJ GRATUITEMENT SUR VOS MOBILES ET TABLETTES

HIT MUSIC ONLY !

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

GOOD MORNING



HEUREUSEMENT, LE GOOD MORNING,
C'EST MIEUX QUE ÇA !

RETROUVEZ-NOUS TOUS LES MATINS DÈS 6H SUR RADIO CONTACT



CARACTÉRISTIQUES | HONDA HR-V 1.6 i-DTEC

TECHNIQUE

MOTEUR

Type	4 cylindres en ligne
Carburant	gazole
Implantation	transversale avant
Cylindrée (cm³)	1597
Alésage x course (mm)	76 x 88
Rapport volumétrique	16:1
Puissance (ch/kW à tr/min)	120/88 à 4000
Couple (Nm à tr/min)	300 à 2000
Matériau bloc/culasse	alliage/alliage
Nombre de soupapes	16
Distribution	2 arbres à cames en tête
Entrainement	chaîne
Commandes des soupapes	linguets à rouleaux
calage variable	—
levée variable	—
durée variable	—
Alimentation	directe, rampe commune, 1.800 bars, injecteurs à solénoïde Bosch
Suralimentation	turbocompresseur Garrett à géométrie variable
Refroidissement air de charge	échangeur air/air
Dépollution	filtre à particules et catalyseur d'oxydation

NORMES

Conso urbaine/extra/mixte (l/100 km)	4,2/3,8/4,0 (Executive: 4,4/3,9/4,1)
Emissions de CO ₂ (g/km)	104 (Executive: 108)
Dépollution	Euro 6

TRANSMISSION

Type	aux roues avant
Boîte de vitesses	manuelle, 6 rapports
Rapport de pont	3,850:1
Rapports de boîte (vit. à 1000 tr/min)	
1 ^{re}	3,642:1 (8,75 km/h)
2 ^e	2,884:1 (11,05 km/h)
3 ^e	1,179:1 (27,03 km/h)
4 ^e	0,869:1 (36,68 km/h)
5 ^e	0,705:1 (45,21 km/h)
6 ^e	0,592:1 (53,84 km/h)
Régime sur le rapport supérieur à 70/90/120 km/h (tr/min)	en 6 ^e 1250/1600/2100
Différentiel	mécanique, ouvert

CHASSIS

Type	coque autoportante
Carrosserie	SUV 5 portes/5 places
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
Nombre de tours de volant	2,71
ø de braquage murs/trottoirs (m)	11,4/10,8

PERFORMANCES

CONDITIONS DE L'ESSAI

Dates	du 21 au 28 octobre 2015
Kilométrage de départ (km)	10.850
Distance parcourue (km)	950

FACTEURS DE PERFORMANCES

Puissance spécifique (ch/l)	75,14
Couple spécifique (Nm/l)	187,9
Aérodynamique (Cx/SCx)	N.C.
Rapport poids/puissance (kg/ch)	11,03
Répartition de poids AV/AR (%)	64/36
Pneus du véhicule d'essai AV/AR	Michelin Primacy 3 215/55 R17 94V

NOS MESURES

Vitesse maxi	
absolue (km/h)	192 à 4000 tr/min en 6 ^e
sur les intermédiaires (km/h)	44/83/124/164
Accélérations (s)	
0-60 km/h	4,8
0-100 km/h	11
0-160 km/h	32,9
0-200 km/h	—
400 m départ arrêté (vitesse)	17,8 (126 km/h)
1000 m départ arrêté (vitesse)	32,7 (159,8 km/h)
Reprises (s)	
30-60 km/h (en 2 ^e /3 ^e /4 ^e)	2,9/4,9/9,4
60-90 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	5,5/7,4/11,7
90-120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	6,6/7,9/9,8
400 m à 40 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	18/21,6/—
1000 m à 40 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	33,2/37,9/—
Consommation de l'essai	
mini/maxi/moyenne (l/100 km)	4,9/10,2/6,5
autonomie (km)	± 770

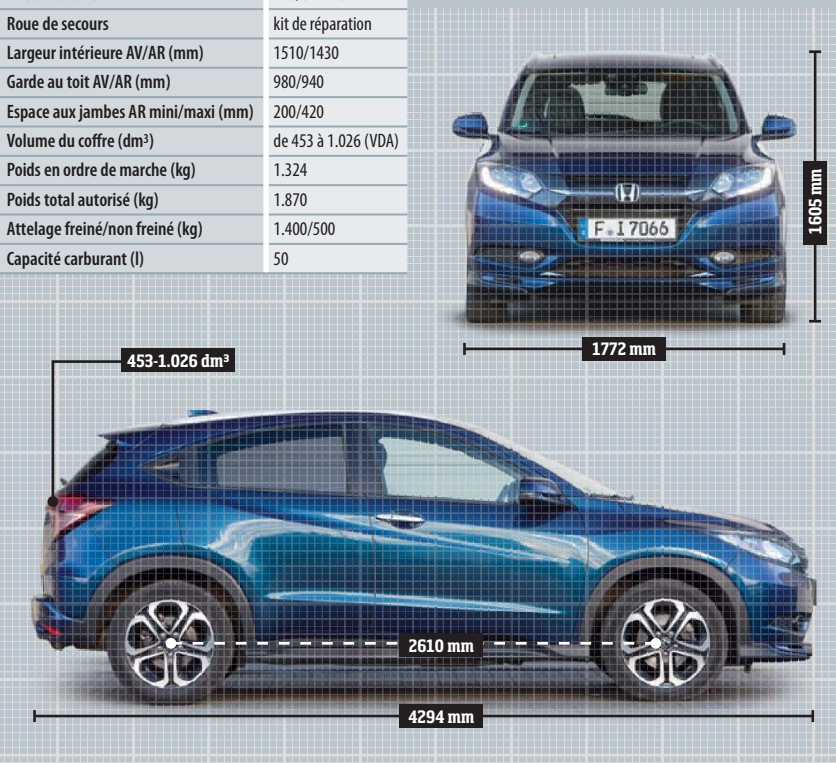
DIMENSIONS & POIDS

Longueur/largeur/hauteur (mm)	4294/1772/1605
Empattement/Voies AV/AR	2610/1535/1540
Pneus de série	215/60 R 16
Roue de secours	kit de réparation
Largeur intérieure AV/AR (mm)	1510/1430
Garde au toit AV/AR (mm)	980/940
Espace aux jambes AR mini/maxi (mm)	200/420
Volume du coffre (dm³)	de 453 à 1.026 (VDA)
Poids en ordre de marche (kg)	1.324
Poids total autorisé (kg)	1.870
Attelage freiné/non freiné (kg)	1.400/500
Capacité carburant (l)	50

BUDGET

Prix de base (€)	24.290 (Comfort)
Prix de base véhicule de l'essai (€)	28.890 (Executive)
Coût total des options présentes (€)	600
AUTRES EXECUTIONS (€)	
Elegance	25.990
SUPPLÉMENTS (€)	
Boîte automatique	—
Boîte robotisée	—
TAXES & ASSURANCES (€)	
Taxe de mise en circulation	495
Taxe de mise en circulation (Flandre)	61,37 (Executive: 72,17)
Taxe de circulation annuelle	269,28
Prime annuelle d'assurance RC	N.C.
Malus Région wallonne	0
Avantage Toute Nature mensuel	117,98
COÛTS MENSUELS DE LEASING (€)	
Full lease 5 ans/75.000 km	± 420
Renting 5 ans	± 480
Taxe CO ₂	33,74
Déductibilité fiscale (%)	90
GARANTIE	
Pièces et main-d'œuvre	3 ans, 100.000 km
Défauts de peinture/corrosion	3 ans/10 ans
Garantie de mobilité	3 ans
ENTRETIEN	
Rythme	tous les 20.000 km ou 1 fois par an
Nombre de points de service	37

VOLONTAIRE | Volontaire et disponible, le 1.6 Diesel est un peu sonore en charge. Le bilan acoustique se calme à vitesse stabilisée.



LA MÉCANIQUE

LE MOTEUR	1	4	8	12	16	20
Puissance/dynamisme	■	■	■	■	■	■
Souplesse	■	■	■	■	■	■
LA TRANSMISSION	1	4	8	12	16	20
Agrément/fonctionnement	■	■	■	■	■	■
Etagement	■	■	■	■	■	■
LA CONSOMMATION	1	4	8	12	16	20
Urbaine	■	■	■	■	■	■
Routière	■	■	■	■	■	■
Autoroutière/autonomie	■	■	■	■	■	■
Les émissions de CO ₂	■	■	■	■	■	■

MOYENNE 16,13/20

Fort de 120 ch et 300 Nm, le 1.6 jouit d'une belle élasticité, mais séduit surtout par son allonge, qui donne l'impression qu'il peut en offrir plus qu'il n'en possède. Le levier de vitesse aux débattements courts et bien guidés facilite le passage des rapports, ce qui encourage à la conduite dynamique. Dans ces conditions, la consommation peut aller du simple au double. Dommage que le 1.6 apparaisse aussi bruyant à l'accélération. Sa sonorité cavernueuse s'atténue avec la stabilisation du régime.

LA TENUE DE ROUTE

LA DIRECTION	1	4	8	12	16	20
Feedback/démultiplication	■	■	■	■	■	■
Diamètre de braquage	■	■	■	■	■	■
LES FREINS	1	4	8	12	16	20
Puissance	■	■	■	■	■	■
End./tenue au fading	■	■	■	■	■	■
Prog./dosage/feeling	■	■	■	■	■	■
LE COMPORTEMENT	1	4	8	12	16	20
En ligne droite	■	■	■	■	■	■
En virage	■	■	■	■	■	■
Motricité	■	■	■	■	■	■

MOYENNE 15,63/20

Les 1.324 kg pèsent principalement sur le train avant selon une proportion 64/36%. Malgré cela, le SUV ne se montre pas trop sous-vireux. Il présente même un bel équilibre qui incite à hausser le rythme. La suspension offre pour cela le parfait compromis entre confort et efficacité. L'amortissement maîtrise bien les mouvements de caisse et digère correctement la plupart des irrégularités. Il n'y a qu'à faible allure, sur un revêtement fortement dégradé, qu'il semble travailler insuffisamment.

LA SÉCURITÉ

ACTIVE	1	4	8	12	16	20
Prévention d'accident	■	■	■	■	■	■
Aides actives à la conduite	■	■	■	■	■	■
Visibilité périphérique	■	■	■	■	■	■
Qualité de l'éclairage	■	■	■	■	■	■
Efficacité de l'ESP	■	■	■	■	■	■
PASSIVE	1	4	8	12	16	20
Systèmes de retenue	■	■	■	■	■	■
Airbags	■	■	■	■	■	■
Fixations Isofix (siège enfant)	■	■	■	■	■	■
Cotation Euro-NCAP	■	■	■	■	■	■
Offre d'options de sécurité	■	■	■	■	■	■

MOYENNE 15,90/20

Dès l'entrée de gamme, le HR-V met l'accent sur la sécurité, avec notamment le freinage d'urgence actif (entre 5 et 32 km/h). Les niveaux supérieurs se complètent d'un avertisseur sonore de collision imminente (relativement intrusif), d'un limiteur de vitesse intelligent qui règle la vitesse maximale sur les panneaux de signalisation) et d'un antidévoilement bien paramétré. Il ne manque que les airbags latéraux arrière et de genoux pour faire le carton plein...

LE CONFORT

DE ROULAGE	1	4	8	12	16	20
Suspension	■	■	■	■	■	■
Insonorisation	■	■	■	■	■	■
Position de conduite	■	■	■	■	■	■
Ergonomie	■	■	■	■	■	■
D'ASSISE	1	4	8	12	16	20
Sièges avant	■	■	■	■	■	■
Banquette/sièges arrière	■	■	■	■	■	■
Habitabilité à l'avant	■	■	■	■	■	■
Habitabilité à l'arrière	■	■	■	■	■	■
CLIMATIQUE	1	4	8	12	16	20
Chauffage/climatisation	■	■	■	■	■	■
Ventilation	■	■	■	■	■	■

MOYENNE 15,70/20

Hormis l'accès pour les grands gabarits par le toit fuyant, le HR-V ne mérite ici que des éloges. L'assise haute procure une excellente visibilité périphérique, mais le volant manque d'amplitude de réglage en profondeur. On trouvera malgré tout une bonne position dans cet habitacle conçu autour du conducteur. Les sièges (chauffants de série) maintiennent parfaitement sous toutes les coutures, l'habitabilité sur la banquette est royale, la finition impeccable et l'insonorisation de bon niveau.

LE SENS PRATIQUE

CARROSSERIE	1	4	8	12	16	20
Accès à bord à l'avant	■	■	■	■	■	■
Accès à bord à l'arrière	■	■	■	■	■	■
HABITACLE	1	4	8	12	16	20
Aspects prat./rangements	■	■	■	■	■	■
Équipement de série	■	■	■	■	■	■
Finition	■	■	■	■	■	■
COFFRE	1	4	8	12	16	20
Accès	■	■	■	■	■	■
Volume	■	■	■	■	■	■
Modularité banquette	■	■	■	■	■	■

MOYENNE 15,50/20

Le déplacement du réservoir sous les sièges avant libère un volume de chargement considérable sous le plancher de coffre, mais également jouir de la banquette *Magic Seat*, offrant une modularité inégalée dans le segment. Dommage qu'elle ne puisse pas (encore) coulisser. De petite taille, les espaces de rangement foisonnent dans l'habitacle. Les connectiques est adaptée aux besoins d'aujourd'hui; AUX, USB, HDMI, Bluetooth: rien ne manque, pas même les applications en ligne.

LE BUDGET

SERVICE	1	4	8	12	16	20
Entret./extens. possibles	■	■	■	■	■	■
Garantie	■	■	■	■	■	■
PRIX	1	4	8	12	16	20
Version de base	■	■	■	■	■	■
Voiture essayée	■	■	■	■	■	■
Options	■	■	■	■	■	■
Valeur de revente	■	■	■	■	■	■

MOYENNE 14,50/20

A 21.990 € en essence et 24.290 € en Diesel, le HR-V n'est pas spécialement bon marché comparé à ses concurrents. Un prix justifié par son équipement de série ultracomplet notamment sur le plan de la sécurité et par ses dimensions supérieures à la moyenne de la catégorie, qui lui confèrent une habitabilité quasi inégalée. En contrepartie, la liste d'options se résume à la peinture métallisée (600 €) et la navigation pour l'exécution intermédiaire Elegance (700 €): pas de piège à la facture.

Notre cotation traduit la manière dont le modèle essayé se comporte par rapport à d'autres concurrentes de la même catégorie. Il n'est donc pas pertinent de comparer les notes de deux voitures n'appartenant pas au même segment de marché.

moyenne générale
15,56/20

FLUIDE | Fluide et bien proportionné, le HR-V ne manque pas d'arguments séduisants.



TENUE DE ROUTE

Malgré une répartition des masses lestant largement l'avant (64/36%), le HR-V ne se montre pas sous-vireux à outrance. Il jouit même d'un comportement routier «naturel» qui lui confère une bonne stabilité sur la route. Malgré la garde au sol surélevée, la suspension maîtrise bien les mouvements de caisse et notamment la prise de roulis. Elle procure en revanche un sentiment d'inconfort à basse vitesse, lorsque le revêtement se dégrade et induit de petites percussions, difficilement filtrées par la suspension. Le HR-V se comporte alors comme si son amortissement était taré trop fermement pour absorber les petites déformations de la chaussée. Avec l'augmentation de vitesse, l'amortisseur travaille davantage et cette sensation disparaît. Étonnant, car, à l'approche des plus grosses déformations, le HR-V franchit les obstacles sans sourcilier, quelle que soit l'allure.

CONFORT

Une assise haute facilite habituellement l'accès à bord, sauf lorsque le pavillon de toit se profile de façon aérodynamique avec des montants A (avant) et C (arrière) fort inclinés. C'est le cas du HR-V, mais seuls les grands gabarits se sentiront incommodés au moment d'embarquer. Une fois installé, on savoure cette position de conduite en hauteur qui offre une bonne visibilité périphérique. L'absence de vitre de custode pé-

MALGRÉ LA GARDE AU SOL SURÉLEVÉE, LA SUSPENSION MAÎTRISE BIEN LES MOUVEMENTS DE CAISSE ET LA PRISE DE ROULIS...

nalise cependant la visibilité de trois quarts arrière. Un défaut partiellement compensé par les grands rétroviseurs.

Le conducteur trouvera une bonne position de conduite malgré le manque d'amplitude de réglage du volant en profondeur. Le passager devra quant à lui veiller à ne pas s'enrhumer face à cette ouïe d'aération qui traverse une bonne partie de la planche de bord. Heureusement, tous les HR-V sont pourvus d'office de sièges chauffants. Notez par ailleurs que ceux du conducteur et du passager sont réglables en hauteur dans cette configuration Executive.

Les sièges procurent un excellent maintien latéral, avec une assise bien longue pour soutenir les cuisses. À l'arrière aussi, on est logé en hauteur. Le dossier de banquette est réglable en inclinaison, ce qui s'avère précieux à l'usage. L'assise est en revanche un peu courte, mais l'espace aux jambes est tout

simplement royal: 30 cm d'espace libre derrière un conducteur de 1,77 m; cela peut varier de 20 à 42 cm, mais dans tous les cas, cela reste très confortable.

La présentation est sobre, mais d'excellente qualité perçue. L'assemblage des matériaux ne témoigne d'aucune faiblesse, pas même dans la console centrale suspendue et garnie de plastiques que l'on s'attendrait à entendre couiner après quelques centaines de kilomètres. Il n'en est rien; pourtant, «notre» HR-V totalisait déjà plus de 11.000 km, ce qui est relativement important pour un véhicule de presse déjà passé entre toutes les mains...

NOTRE VERDICT

Honda réattaque le segment des petits SUV par le haut avec un HR-V plus grand que ses concurrents, l'objectif étant d'offrir un rapport encombrement/habitabilité des meilleurs. Il est aussi le plus modulable, le mieux équipé notamment sur le plan de la sécurité et l'un des plus aboutis en matière de qualité de fabrication. Voilà qui justifie son tarif légèrement supérieur à la moyenne. Bien que légèrement sonore, son 1.6 Diesel est un vrai régal à l'usage, tout comme sa boîte manuelle 6 et son comportement routier qui offre le parfait compromis entre confort et efficacité. Bref, le HR-V a tout ce qu'il faut pour bousculer la hiérarchie dans son segment.