



Avec une longueur de 4,57 mètres, le ZR-V se positionne entre le HR-V et le CR-V. Sur la route, ses performances sont convaincantes.



Plus qu'un simple compromis

ABOUTI Conçu pour l'Europe, le nouveau Honda ZR-V présente d'indéniables qualités dynamiques, en plus d'une chaîne cinématique hybride peaufinée.

Dave Schneider

On reproche souvent aux Japonais d'être passés à côté de l'électromobilité. C'est partiellement vrai. Bien sûr, le plus grand constructeur automobile de la planète, Toyota, aurait pu s'engager plus rapidement sur cette voie. Mais le fait est que là où les marques japonaises sont le mieux implantées, c'est dans des régions où l'électrification ne représente pas (encore) une partie importante du marché. Voilà qui explique pourquoi les firmes nippones ne considéraient pas jusqu'à présent l'engouement pour les véhicules électrique comme une priorité dans leur stratégie de développement. Néanmoins, c'est en train de changer; après Toyota, c'est au tour d'Honda de présenter son offensive électrique: outre la nouvelle version du CR-V, la firme nipponne a récemment dévoilé un SUV électrique compact au nom énigmatique de «e:Ny1», qui sera commercialisé cette année encore. À cela s'ajoute le ZR-V, un SUV conçu pour les besoins du marché européen et qui se caractérise par l'attention particulière qu'il porte à son dynamisme.

Enfin une voiture mature

«Nous pensons que le ZR-V est une proposition parfaite pour répondre aux exigences élevées des clients européens», affirme avec conviction le chef de projet Yutaka Kato. «Nous voulions créer un SUV unique qui se distingue clairement des autres modèles du segment; avec un confort exceptionnel, un joli intérieur, une prestance puissante sur la route et une excellente chaîne cinématique hybride». Ce sont de belles paroles, mais il suffit de parcourir quelques kilomètres au volant du ZR-V pour se rendre compte que Honda a effectivement réalisé un sacré coup.

C'est avant tout sous son capot que le SUV se démarque, avec sa chaîne cinématique hybride développée en interne. Depuis sa première apparition sur l'Accord (aux USA) et puis sur la dernière génération de CR-V, le groupe motopropulseur a été constamment remanié. Mais aujourd'hui, il semble enfin voir atteint sa maturité. Baptisé e:HEV, cette chaîne cinématique combine un 4-cylindres essence de 2 litres à injection directe fonctionnant selon le cycle d'Atkinson et deux machines électriques. Si le moteur thermique peut se connecter mécaniquement aux roues dans certaines situations – nous y reviendrons –, il fonctionne la plupart du temps en mode hybride série, c'est-à-dire qu'il est mécaniquement déconnecté des roues. Les avantages de cette architecture sont multiples: couple abondant dès le départ, forte accélération et bonne élasticité. Ainsi, la puissance du système de 135 kW (184 ch) et le couple total de 315 Nm suffisent à Honda pour mettre le SUV de 1,6 tonne en mouvement. L'exercice du 0 à 100 km/h est réalisé en 7,8 se-

condes, et la vitesse de pointe est donnée pour 173 km/h. Ce n'est pas énorme mais une telle voiture familiale n'a pas réellement vocation à faire mieux. La consommation théorique est donnée pour 5,8 l/100 km. Ce n'est pas excellent, certains SUV pouvant se targuer de faire mieux. Néanmoins, cela reste correct.

En ville, le ZR-V roule principalement en mode électrique, les électrons étant fournis par la batterie lithium-ions. Si l'on appuie plus fort sur l'accélérateur, le système passe en mode hybride série, c'est-à-dire que le moteur à combustion produit l'électricité pour la propulsion mais n'est pas relié mécaniquement aux roues. Ce n'est qu'à des vitesses élevées et constantes, sur l'autoroute par exemple, que le moteur à combustion se met à entraîner directement les roues, aidé au besoin par les machines électriques. La bonne nouvelle, c'est que le bruit du moteur ne se fait pas trop envahissant dans l'habitacle. Sur d'autres véhicules utilisant ce même système hybride, comme le CR-V par exemple, le moteur thermique a parfois tendance à s'emballer lorsque la demande de puissance se fait plus importante. Dans ce cas-ci, le bruit du 4-cylindres est ajusté de manière linéaire en fonction de la position de la pédale d'accélérateur.

Un plaisir de conduite surprenant

Outre la réussite de cette propulsion hybride, c'est surtout le comportement routier qui est enthousiasmant. Les conducteurs de Type-R savent depuis longtemps que Honda est capable de développer d'excellents châssis, mais la firme japonaise a enfin réussi à répliquer ces qualités sur un SUV. Le ZR-V roule en principe confortablement mais son véritable talent se révèle dans les virages. Grâce à un châssis léger et rigide, réglé de manière sportive (suspension MacPherson à l'avant et un essieu multibras à l'arrière), le SUV reste stable et souverain, même lors des rapides changements d'appui. C'est bien simple, le ZR-V est si doué qu'une variante Type-R serait tout à fait légitime. Malheureusement, Honda ne prévoit pas de développer une telle auto. La direction, tout à la fois précise et communicative, est également un plaisir. Oui, le ZR-V est un régal à conduire.

Ce comportement routier, associé aux sièges confortables et à la bonne ergonomie du cockpit, procure un surprenant plaisir de conduite. A bord, l'habitacle est moderne et élégant, avec une disposition ordonnée et clairement structurée. La planche de bord est à l'ancienne, avec un combiné d'instrumentation numérique séparé du dispositif d'infodivertissement. Au-dessus du volant, l'affichage tête haute est projeté sur le pare-brise. Reste à attendre les prix, encore inconnus à l'heure actuelle. Mais si les tarifs se situent entre le HR-V et le CR-V, le nouveau ZR-V a toutes les chances de devenir un véritable best-seller. ●



L'intérieur rappelle celui de l'actuelle Civic. La propulsion est assurée par une chaîne cinématique hybride aboutie.

FICHE TECHNIQUE		
Honda ZR-V		2.0 Hybrid – 135 kW
Moteur thermique	Cylindres / cylindrée cm³	L4 / 1993
	Moteur (construction)	4 soupapes/cylindre, 2ACT, injection directe, cycle Atkinson
	Compression	13,9:1
	Alésage x course	81 x 96,7 mm
	Puissance	105 (143) à 6000 kW (ch) à tr/min
	Couple	186 à 4500 Nm à tr/min
	Carburant / réservoir l	Essence / 57
Partie électrique	Machine (construction)	Synchrone à aimants permanents
	Puissance	135 (184) kW (ch)
	Couple	315 Nm
	Capacité de la batterie/technologie	1,05 kWh / Lithium-ions, 72 cellules
	Temps de recharge	–
Système	Consommation	– kWh/100 km
	Autonomie (WLTP)	– km
	Puissance	135 (184) kW (ch)
	Couple	315 Nm
	Transmission	FWD, E-CVT
En général	Vitesse de pointe	173 km/h
	0 – 100 km/h	7,8 s
	Consommation mixte (WLTP)	5,7 l/100 km
	Emission de CO ₂ (WLTP)	130 g/km
	L x l x h / empattement	4568 x 1840 x 1620 / 2657 mm
Poids à vide (DIN) / poids total	1514 / 2155 kg	
Coffre / sièges rabattus	370–1312 l	
Prix dès	N.C.	
Disponible en Suisse dès	automne/hiver 2023	