



HONDA

Honda HR-V

Nouvelle ère

Le HR-V de Honda défricha le segment des SUV urbains dans le sillage du Toyota RAV4 à l'orée des années 2000, avec une forte connotation de «fun». Vingt ans plus tard, la nouvelle génération du HR-V se pare de vertu.

A l'horizon 2050, Honda promet qu'il n'y aura plus aucun mort dans une collision au volant ou au guidon d'un véhicule de la marque, et surtout la neutralité carbone de l'ensemble de ses activités. Dans cette optique, l'électrification sera généralisée sur tous ses nouveaux modèles dès l'année prochaine. Après la citadine Jazz, c'est au tour du SUV compact HR-V de se renouveler et se convertir aux électrons.

Moderne et pratique

D'un point de vue stylistique, les designers Honda ont visiblement eu la main heureuse ou retrouvé l'inspiration. Cette troisième

génération du HR-V se caractérise par des porte-à-faux réduits, un capot allongé et un hayon arrière très incliné. Les lignes sont sobres, modernes et les poignées des portières dissimulées dans les montants accentuent le dynamisme de l'ensemble en lui donnant de faux airs de coupé. Il intègre et réinterprète admirablement les codes stylistiques de ce segment si concurrentiel. A l'intérieur, la sobriété est aussi de mise avec un agencement certes classique, mais à l'ergonomie bien étudiée. Pour éviter le «noir sur noir», il conviendra d'opter pour une sellerie aux tons clairs, repris notamment sur les contrepoortes et la planche de bord. Les matériaux sont de bonne facture

et agréables au toucher. Si les graphismes de l'instrumentation apparaissent basiques, l'écran central du système d'info-divertissement accomplit les tâches demandées avec rapidité et célérité. L'essentiel des fonctionnalités modernes de connectivité sont présentes.

Au chapitre de l'habitabilité, adressons une mention particulière pour la reconduction des ingénieurs «magic seats», soit la possibilité de relever l'assise de la banquette arrière afin d'y charger des objets volumineux. Cela compense au passage un coffre aux dimensions moyennes, de 319 l à 1305 l, en raison de la lunette arrière très inclinée. Sinon, cinq passagers



HONDA

conduite douce et coulée, l'essentiel des trajets urbains et péri-urbains sont réalisés à l'électricité ou en hybride lorsque l'allure est plus soutenue. Il n'y a que sur autoroute dès 120 km/h que l'unité thermique fonctionne en permanence, avec malgré tout une présence sonore marquée. Ce système permet, selon Honda, de se passer d'une solution hybride rechargeable avec une batterie plus volumineuse, donc plus lourde. Les valeurs de consommations annoncées par le constructeur s'échelonnent entre 4,1 et 7,1 l/100 km, avec une moyenne à 5,4 l/100 km.

Trois versions

Le nouvel Honda HR-V vient s'intercaler dans la gamme entre la Civic et le CR-V. D'ores et déjà disponible à la commande, les tarifs débutent à 33 900.- francs pour l'entrée de gamme «Elegance», 36 900.- francs pour la finition «Advance» et 39 900.- francs pour le haut de gamme «Advance Style». Les livraisons débuteront le 13 mars 2022. ■

JÉRÔME MARCHON



HONDA

FICHE TECHNIQUE

Honda HR-V	e:HEV
Moteur ICE, cylindrée	L4, 1498 cm ³
Puissance max. système	131 ch (96 kW)
Couple max.	253 Nm
0 à 100 km/h	10,6 s
Vitesse max.	170 km/h
Autonomie électr. (constr)	-
Carburant	Essence
Conso. moy. constr. (WLTP)	5,4 l/100 km
CO ₂ (WLTP)	122 g/km
Poids à vide	1380 - 1401 kg
Dimensions (L x l x h / empattement)	4340 x 1790 x 1582 / 2610 mm
Prix de base	33 900.- CHF

A l'intérieur, la sobriété est aussi de mise avec un agencement certes classique, mais à l'ergonomie bien étudiée.

prendront place aisément à bord et bénéficieront d'un confort global de haut niveau.

Full hybride seulement

Sous son capot, le nouveau HR-V offre une seule motorisation, hybride et déclinée de celles de la Jazz. On y retrouve donc un 4-cylindres de 1,5 l porté à 107 ch, relié à deux unités électriques (moteur et générateur). La batterie prend place sous le plancher arrière. Honda annonce une puissance cumulée de 131 ch pour 253 Nm de couple, distribuée aux seules roues avant, et un 0 à 100 km/h couvert en 10,6 s.

Certes, ce n'est point un foudre de guerre, mais l'objectif est ailleurs. Se passant de boîte de vitesses traditionnelle, la chaîne cinématique du HR-V utilise au besoin l'électricité seule ou un fonctionnement hybride avec le moteur thermique alimentant le générateur ou, lorsque l'entier de la puissance est requise et au-delà de 80 km/h, le moteur thermique en prise directe aux roues. Le tout sans que le conducteur n'ait à intervenir. Le système de gestion mesure en permanence quel est le mode de propulsion le plus efficace en fonction de la conduite adoptée. Le passage d'un mode à l'autre s'effectue sans à-coup. Les avantages de cette architecture particulière sont réels, puisque en adoptant une

Davantage d'images

