

## Honda e:Ny1

## L'air de ne pas y toucher

Le Honda e:Ny1 (prononcez: "i-enn-why-one") est le second modèle 100% électrique de la gamme Honda. S'inscrivant dans l'air du temps, ce SUV familial entend faire sa place sans esbrouffe en Europe, en offrant des prestations de premier plan dans un segment en pleine ébullition.



HONDA

A la conduite, l'e:Ny1 se révèle plaisant. Les accélérations sont vives la direction précise et l'amortissement idéalement taré.

**A** lors que les constructeurs européens font feu de tout bois afin de convertir l'entier de leur gamme à la fée électricité dans un horizon temps serré, les Japonais semblent observer cette transition avec le recul et la prudence du samouraï. Il est vrai que pour eux, constructeurs «vraiment» mondiaux, le marché européen n'est pas (ou plus) la première priorité et qu'il convient de conserver des modèles à base thermique – mais électrifiée – au catalogue pour contenter le reste du monde.

### Ne pas se fier aux apparences

Ainsi donc, le e:Ny1 est seulement le second modèle 100% électrique de Honda à débarquer en terres européennes, après la sémillante Honda e. Si son nom tient du dernier missile sorti des usines du complexe militaro-industriel soviétique aux grandes heures de la Guerre froide ou, plus actuel, d'un code wifi, le dernier-né de Honda inaugure une plate-forme conçue en collaboration avec ses partenaires industriels chinois. Les lignes ne sont pas sans rappeler celles du HR-V hybride; un rappel seulement, car aucun élément n'est repris dudit SUV hybride et les cotes de l'e:Ny1 sont légèrement plus grandes.

Sous sa robe, le e:Ny1 intègre une batterie de 61,9 kWh utiles, qui a le petit défaut de dépasser du soubassement de l'auto, réduisant ainsi la garde au sol à 13,5 cm alors qu'on l'imaginerait plus haute. Attention dès lors aux escapades en tout-chemin! Refroidie par eau, la batterie dispose d'une autonomie théorique de 412 km (WLTP). Sa puissance de recharge va de 3 à 78 kW. Un peu juste en charge rapide? Oui et non: certes on est loin de la barrière presque communément admise ou psychologique des 100 kW, mais Honda affirme que les 78 kW sont disponibles jusqu'à 60% de charge alors que les 100 kW des concurrents diminuent déjà dès 30% à 40% de charge. Et moins de puissance de charge signifie aussi durée de vie plus longue de la batterie. Celle de l'e:Ny1 demande 45 min pour passer de 10% à 80% de charge.

### Tout compris

A bord, l'e:Ny1 fait jeu égal avec le HR-V en termes d'habitabilité, à l'avant comme à l'arrière. Mieux, les sièges apparaissent plus confortables. Notons que la batterie volumineuse empêche la banquette arrière de se doter des «Magic Seats» si pratiques pour embarquer des objets encombrants. En

vanche, le coffre gagne quelques litres supplémentaires, à 344 l. (contre 319 l.) en raison de... l'absence de batterie sous son plancher. Le cockpit du e:Ny1 jouit d'une belle facture et finition. La planche de bord cède à la mode du petit écran d'instrumentation derrière le volant et d'une dalle numérique centrale de 15,1" au centre pour les commandes secondaires. Sans fantaisie graphique, la surface de cette dernière se scinde en trois parties distinctes: le GPS, Apple Carplay/Android Auto et la caméra de recul en haut, les menus de réglages du véhicule et de la recharge au centre et en-bas celles – permanentes – de la climatisation. C'est simple, efficace et réactif.

Disponible en deux niveaux de finition, l'e:Ny1 brille par un équipement ultra-complet. Les options se résument à la peinture métallisée, l'extension de garantie et différents packs esthétiques.

### Ferme et rigoureux

A la conduite, l'e:Ny1 se révèle plaisant. Les accélérations sont vives (204 ch/310 Nm), la direction, quoiqu'avare en informations, reste précise et l'amortissement idéalement taré; les revêtements accidentés révèlent un réglage ferme, mais jamais cassant, et

## 4 ROUES

la maîtrise du roulis est exemplaire. Notons également le travail pointu des ingénieurs pour juguler les effets de tangage lors des accélérations/décélérations, propres aux modèles électriques et souvent source de mal du voyage pour les passagers. Les trois modes de conduite sont bien différenciés et les trois échelons de récupération d'énergie permettent d'épargner aisément quelques kWh de batterie. Dommage en revanche qu'un mode «one-pedal» ne soit pas disponible.

Au chapitre consommation, ce galop d'essai sur les routes norvégiennes s'est soldé par une consommation de 15 kWh/100 km,

ce qui laisse effectivement entrevoir une autonomie moyenne de 412 km comme annoncé, à tout le moins sur un trajet mixte comme celui emprunté. Ou lorsque le véridique supplante le vraisemblable. Pas certain cependant que le bilan soit aussi réjouissant sur autoroute.

Disponible à partir de 45 990.- en version Elegance (48 990.- pour le haut de gamme Advance), le Honda e:Ny1 se positionne dans le haut du panier de sa catégorie. S'il ne révolutionne pas l'offre, il tient en revanche ses promesses en termes de prestations, les surpasse en agrément et dispose d'un équipement complet. Des avantages

cumulés dont ne peuvent pas nécessairement se targuer ses concurrents directs. Le Honda e:Ny1 doit impérativement figurer en «top priorité sur votre shopping list».

JÉRÔME MARCHON

Davantage  
d'images



### Mensuel inséré dans Le Journal de l'Immobilier

**Editeur:** Le Temps SA, avenue du Bouchet 2, 1209 Genève **Directeur:** Thierry Oppikofer – **Rédacteur en chef:** Jérôme Marchon – **Coordination:** Rachel Autieri.

**Publicité:** Patrick Gravante, Valérie Noël, Raffaele Sibio – **Maquette:** Imagic Sàrl Carouge, Daniel Hostettler, Sophie Gravante. – **Flashage et impression:** ESH Media, Monthey

**Distribution:** Transport Express SA – **Rédaction:** SA du Journal de l'Immobilier JIM, 23, rue de la Fontenette, 1227 Carouge

**Administration et ventes de publicité:** Phoenix Communication SA, 23, rue de la Fontenette, 1227 Carouge, Tél: 022 309 03 80, E-mail: annonces@jim.media, [www.jim.media](http://www.jim.media)

# LA MOTO OU LE SCOOTER, C'EST MIEUX QUAND ON TROUVE UNE PLACE SANS LA CHERCHER.

## NOS 44 PARKINGS MOTOS ONT TOUJOURS DES PLACES DISPONIBLES.



[www.geneve-parking.ch](http://www.geneve-parking.ch)



FONDATION  
DES  
PARKINGS