

# HONDA CR-V

## 1.6 i-DTEC

**En 2012, la 4e génération du CR-V débarquait en Europe. Son bloc 2.2 diesel de 150 ch était alors obligatoirement associé à la transmission intégrale. Aujourd'hui, Honda propose une alternative intéressante avec le 1.6 diesel de 120 ch accouplé aux seules roues avant. Nous le prenons en main entre Aubrac et Gévaudan.**

Ce gros baroudeur reste bien sûr autant séduisant en 2 qu'en 4 roues motrices et fait suite à la demande croissante de ce type de véhicule. Avec ses 4,57 m, il impose sa présence et son style robuste. De face, la calandre majestueuse vient se poser sur les larges optiques au xénon soulignées par les feux de jours LED. Le bouclier est joliment dessiné et la petite lame inférieure lui confère sa vocation de franchisseur initiale.

Son profil harmonieux est renforcé par le contour chromé des vitres. La custode se terminant en pointe, les généreux feux arrière semblent être suspendus à cette partie. Aux premiers abords, l'arrière paraît un peu surchargé mais très fonctionnel. En effet, l'ouverture du hayon offre un

volume de chargement honorable de 589 litres et jusqu'à 1669 sièges rabattus. Cette opération s'effectue facilement avec la banquette « magique », escamotable en un seul geste.

A bord, nous découvrons un habitacle spacieux tendu d'Alcantara et de cuir. Nous disposons, pour notre essai, de la version Executive Navi dont l'équipement est déjà très fourni. Les sièges avant chauffants, larges

et accueillants, sont séparés par une grosse console centrale. Elle est surmontée par un accoudoir abritant un vide-poche dans lequel se trouvent les connexions USB, Vidéo ainsi qu'une deuxième prise 12V. Poursuivons avec la Clim à réglages séparés, Sys-

tème audio MP3 avec 7 HP dont un subwoofer, Système navigation Europe sur disque dur ou autre téléphonie Bluetooth... On notera que l'ordinateur de bord et l'horloge migrent sur un deuxième afficheur, l'écran couleur étant ainsi voué complètement à la navigation. Le volant reprend bien sûr une partie de ces commandes.

Le constructeur ayant fait la part belle pour l'espace aux jambes, les places arrières sont également très logeables. En plus, ce modèle se passe de tunnel de transmission. L'effet cocoon est accentué par les vitres arrière surteintées.

Nous trouvons rapidement une position de conduite idéale grâce aux nombreux réglages du siège et du volant. L'ensemble des commandes ainsi que le levier de la boîte 6 vitesses tombant bien sous la main, nous prenons la route qui nous mène au gigantesque viaduc de Garabit.

Durant ce premier parcours, principalement autoroutier, les 120 ch de ce nouveau bloc, dénommé « Earth Dreams Technology » par le constructeur japonais, restent très agréables autant par le silence de fonctionnement que par la vitesse. Les rapports passent sans accroc et les relances suffisantes pour effectuer des dépassements. Nous prenons maintenant les routes secondaires pour terminer cette première journée. Un appui sur le bouton « Econ » nous incite à rouler à l'économie (si c'est le cas, l'affichage du tachymètre vire alors au vert). Pied léger, conduite souple et système Auto Stop nous permettent d'obtenir un joli 5.2l/100 km quand le constructeur annonce 4,7. La direction assistée électrique est précise et le roulis ne se fait pas sentir lors des virages serrés. Nous profitons des magnifi-

ques paysages de l'Aubrac pour tester quelques chemins dégradés et constatons que la garde au sol généreuse du CR-V lui permet de tirer son épingle du jeu même privé de la transmission intégrale.



Dans le cas où la bête du Gévaudan venait à croiser la route de ce crossover, ABS, contrôle de trajectoire, assistance au freinage et de démarrage en côte ou autre surveillance de la pression des pneus sont toujours en veille... Les occupants seront protégés par des appuis tête avant actifs (anti coup du lapin) et une armada d'Airbags. Honda nous offre aussi d'autres équipements utiles comme le régulateur de vitesse, les essuies glaces et phares automatiques ou encore les radars de stationnement avec caméra de recul. Petit plus, lors du passage de la marche arrière, le rétroviseur passager s'incline pour une meilleure vision du trottoir (évitant ainsi d'abîmer les jantes alliages de 18").

Ce nouveau venu dans l'univers des baroudeurs 2 roues motrices est très polyvalent. Avec cette réduction de cylindrée c'est un compromis idéal prestations / prix / consommation pour un achat raison.

Gamme CR-V 1.6 i-DTEC à partir de 27 100 € (Comfort) à 33 200 € (Executive Navi Cuir)

Modèle essayé (avec les équipements cités) Executive Navi à 31 900 €  
Outre ce nouveau venu, le CR-V est disponible en 2 et 4 roues motrices avec des blocs essence et Turbo Diesel, gamme à partir de 25 200 €.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

