Article écrit par Nicolas HEIDET le 5 mai 2015

Honda CR-V 2015 : mieux qu'un RAV-4 ?

Honda offre un restylage au CR-V. À la clé, un nouveau moteur diesel et surtout, une boîte automatique totalement inédite chez le constructeur. Ils offrent un meilleur agrément de conduite et surtout, une consommation nettement en baisse.

Depuis bientôt 20 ans, le Honda CR-V s'est écoulé à plus de 5 millions d'unités dans le monde. Si ce véhicule fut l'un des pionniers sur le marché des véhicules de loisir, les SUV compacts, à la seconde moitié des années 90, on le croise un peu moins ces dernières années. C'est du moins le cas de la France car il suffit de passer la frontière franco-suisse pour se rendre compte que certains marchés lui sont très favorables. C'est également le cas des États-Unis où le CR-V n'est autre que le SUV compact le plus vendu. D'ailleurs, au total 9 usines Honda dans le monde produisent ce SUV. Avec l'arrivée de nombreux concurrents, le CR-V a eu du mal à suivre la cadence, surtout en l'absence, durant un temps, de moteur diesel.

NOUVEAU REGARD

Visuellement, le CR-V s'offre un restylage assez léger. On retrouve, en effet, le même profil que l'on connaît. Si la partie arrière demeure très proche de la version précédente, la face avant présente une belle refonte avec un dessin plus avenant pour la calandre et des feux redessinés intégrant des rampes de LED et de nouveaux corner light (pour éclairer sur les côtés). Une fois à bord, rien de particulièrement nouveau. C'est la même présentation et les matériaux sont toujours de très bonne facture. Pour rappel, le CR-V est le seul de la catégorie à intégrer des renforts en cuir au niveau de la console centrale pour les jambes du conducteur et du passager. Seules vraies différences, les boutons de climatisation bizone qu'on a mieux en main, l'écran de navigation dont le système a été revu mais pas forcément dans le bon sens (menu peu intuitif pour passer d'un mode à l'autre), mais aussi le levier de vitesse représentant la commande de la nouvelle boîte automatique.

À l'arrière, le volume est toujours aussi généreux, même pour les grandes tailles. Un point suffisamment rare pour être souligné, surtout que le coffre est lui aussi très vaste (589 litres) et pratique avec ses commandes permettant d'intégrer mécaniquement dans le plancher les sièges arrière.

BONNE ALCHIMIE

Plus à l'avant, le moteur 2,2 litres diesel disparaît pour laisser place au bloc 1,6 litre qui jusqu'ici n'existait qu'en version 120 ch. Il est désormais question d'une puissance de 160 ch. À cela, on ajoute surtout une nouvelle boîte automatique ZF à 9 rapports. Sur le papier, le constructeur annonce une baisse de 20 % de la consommation moyenne soit 5,1 litres aux 100 km. Dans la pratique, cette boîte permet à notre CR-V, doté ici de 4 roues motrices de consommer 2 litres de moins en moyenne (ce que nous avons mesuré) par rapport au 2,2 litres et l'ancienne boîte automatique. Cette boîte qui est aussi utilisée chez Land Rover et Jaguar (la version 8 rapports est connue chez BMW et Audi), est considérée, à juste titre, comme la meilleure boîte automatique du monde. Dans le CR-V, elle permet

d'obtenir une consommation plus basse mais aussi une conduite plus confortable au quotidien même si, par moment, on a tendance à préférer le mode Sport pour obtenir plus de réaction du moteur. Si on doit comparer ce CR-V au Toyota RAV-4 (son ennemi juré vendu lui aussi à plus de 5 millions d'unités dans le monde depuis plus de 20 ans), il faut reconnaître que l'agrément de conduite et le confort sont nettement supérieurs au SUV de chez Toyota. Ceux qui toutefois préfèrent un véhicule plus “sportif” opteront logiquement pour le RAV-4. Mais la logique du confort en famille devrait largement primer sur ce type de véhicule, donc notre choix est fait.