

Honda HRV : la résurrection

Honda se lance tardivement sur le marché des crossover urbains avec le HRV. Cette nouvelle génération est-elle en mesure de contrer la bonne dizaine de concurrents déjà très bien implantés ?

La "Joy Machine". C'est le surnom que Honda avait donné au HRV en 1998, lors de son entrée en scène. Après avoir lancé le CRV deux ans plus tôt, le constructeur avait le vent en poupe et comptait déjà occuper le marché des SUV urbains ou plutôt... crossover. Un terme inventé par Nissan quelques années plus tard. Car initialement, le HRV n'était pas à proprement parler un 4x4. L'idée était justement de proposer un véhicule offrant les avantages visuels d'un SUV tout en étant aussi simple à rouler qu'une berline compacte. En somme, un crossover tel qu'on le définit aujourd'hui. Mais c'était il y a 17 ans. Les gens se ruaièrent vers les SUV, qui n'étaient pas soumis aux règles du CO₂, avaient aussi, c'est important, plus d'argent à mettre dans une voiture qu'aujourd'hui (la croissance des SUV haut de gamme était à 2 chiffres chaque année). Et pour couronner le tout, alors que tout le monde misait sur le diesel, Honda ne proposait que de l'essence. Résultat, en 2006, le HRV a disparu du catalogue.

RETOUR DU ROI ?

Doit-on de ce fait parler d'un retour du roi ? Pas vraiment. Honda intervient aujourd'hui sur un marché des crossovers urbains totalement inondé de propositions (Peugeot 2008, Renault Captur, Fiat 500X, Nissan Juke, Opel Mokka, Mazda CX3, Suzuki Vitara, Ford Ecosport, Citroën C4 Cactus, Skoda Yeti et Jeep Renegade). Le 12^e et dernier visiblement, est donc le Honda HRV. De l'extérieur, contrairement à son ancêtre de la fin des années 90, le nouveau HRV ne surprend pas par un design particulièrement novateur. Affichant des côtes un peu plus élevées que ses concurrents, il opte pour un look urbain et dynamique et n'hésite pas à ajouter un côté agressif "made in Japan" afin de tenter la distinction.

BIEN CONÇU

Une fois à bord, on ne relève pas une présentation des plus originales, mais tout y est. Honda a soigné son intérieur avec un peu moins d'éléments haut de gamme que dans le CRV et c'est bien logique. Dans le détail, le nouveau panneau tactile permettant de gérer la climatisation est plutôt bien amené et les commandes tombent parfaitement sous la main. Les sièges, toutefois, sont plus orientés urbaine que routière, mais les places arrière offrent un volume au-dessus de la moyenne. Quant au coffre, comptez sur un peu plus de 450 litres de contenance, voire 1 533 litres en rabattant les sièges. Pour le reste, le HRV est bien équipé, comme toute Honda qui se respecte.

FACILE AU QUOTIDIEN

Avec une bonne position de conduite, le conducteur n'aura aucun mal à se sentir à son aise au volant.

Parmi les petites trouvailles, le levier de vitesse ultra court offre un débattement lui aussi réduit et qui n'est pas sans rappeler celui d'une certaine S2000. Une bonne surprise car cette boîte se révèle très agréable avec un guidage parfait et une bonne fluidité. Pour les moteurs, malgré son côté "nouveau", le bloc essence atmosphérique n'est pas la solution à retenir. Volontaire, il manque toutefois de punch à bas régime et oblige à aller chercher la zone rouge pour obtenir des relances suffisantes, d'où une consommation plus importante. Le diesel 1,6 i-DTEC de 120 ch reste ici le meilleur choix. Annonçant une consommation de 4 litres en moyenne et restant dans la case "neutre" sur les émissions en CO₂, ce bloc est une valeur sûre. Sans faire dans l'extrême discrétion sur la sonorité, il offre de bonnes reprises. De quoi rendre ce HRV suffisamment polyvalent pour envisager de longs parcours. Côté suspension, on retrouve une certaine fermeté propre à une citadine, surtout aux places arrière. La direction et le train avant offrent néanmoins une bonne efficacité, quel que soit le type de route.

Côté tarif, avec 23 300 euros demandés pour la version diesel, le Honda HRV n'est ni le moins cher, ni le plus cher de la catégorie. Toujours est-il que s'il ne se révèle pas non plus le meilleur de tous, il est largement au-dessus de la moyenne et bénéficie d'un élément cher à Honda : la qualité de fabrication.