



Honda CR-Z

Haute tension et sensation

Les voitures hybrides sont vendues pour deux groupes d'acheteurs. Le premier est composé d'idéalistes qui veulent sauver le monde en roulant tout en respectant l'environnement. Le deuxième groupe sont surtout des conducteurs rationnels qui veulent surtout sauver leur porte-monnaie. Maintenant, Honda pense avoir trouvé un troisième groupe de cible, car grâce à la propulsion hybride, la CR-Z offrirait plus de plaisir de conduite. Un coupé de sport vert peut-il réellement être excitant?

On ne pourra pas s'en prendre à l'esthétique. Celui qui se plaint que toutes les voitures hybrides ont toutes la même forme en goutte d'eau, sera surpris agréablement par la CR-Z (Compact Renaissance - Zero). Ce coupé est petit et trapu. Les phares offrent une vue aiguë et grâce à une rangée de LEDs, la voiture semble encore plus large. De plus, la CR-Z est livrable en couleurs parlantes et cela complète le tableau.

Intérieur

L'esthétique frappante ne se limite pas à l'extérieur, l'intérieur est au moins aussi saisissant. L'entrée est basse, de sorte que le conducteur et le l'aide-conducteur sont plus allongés qu'ils ne sont assis dans l'intérieur douillet. La CR-Z est un peu trop douillet pour des conducteurs de haute taille; celui qui dépasse 1 mètre 90 se cogne la tête contre toit.



Comme la plupart des coupés, cette CR-Z offre également un aperçu très restreint. Dû à la construction spéciale du hayon, la vue dans le rétroviseur intérieur est minimale. À l'avantage de la ligne aérodynamique, les rétroviseurs extérieurs sont très petits, ce qui ne contribue pas non plus à l'aperçu.

Néanmoins, ce genre de "problèmes de luxe" va de pair avec un coupé, car une grande partie du charme de la CR-Z est la présentation. Le volant est agréablement petit et le levier de vitesses court. Pour donner le ton de façon littérale, on peut découvrir au tunnel central un "dock iPod". Ceci est un casier fermé où l'on peut trouver un branchement de l'iPod et où ce

joueur de musique peut être rangé hors de la vue. Seul le plastic dur et bon marché au toucher dans l'intérieur diminue quelque peu le plaisir préliminaire si soigneusement construit.



Derrière le volant, on peut trouver des horloges profondes, rondes; comme dans une voiture de sport classique. Cependant, l'éclairage fait penser plus à celui d'un vaisseau spatial. Quand le moteur est démarré, une lueur bleue éclaire les horloges. Dépendamment du style de conduite, cette couleur peut changer ("Ambient meter"). Quand on conduit de manière sportive, un anneau rouge jaillit autour du compte-tours. Avec un style de conduite économe, celui-ci donne précisément un éclair vert.

Hybride

Le parcours de test commence de manière verte, car une voiture hybride est connue traditionnellement pour le caractère économe. Une voiture hybride dispose de deux moteurs : un moteur à combustion traditionnel et un moteur électrique. Le courant nécessaire pour le moteur électrique ne provient pas de la prise de contact, mais est généré en roulant (surtout durant le freinage et la décélération).



La CR-Z n'est pas capable de rouler seulement sur le moteur électrique. Au lieu de cela, le moteur électrique assiste seulement durant les moments où le moteur électrique doit travailler le plus durement (et consommerait ainsi le plus

d'essence). Cette construction relativement simple est meilleur marché à produire et le rend possible d'utiliser une boîte à vitesses (à six rapports) traditionnelle, embrayée manuellement. Ceci contribue de nouveau au sentiment sportif.

En poussant un bouton, le conducteur peut choisir pour un caractère économe ou justement sportif. Dans le mode le plus économe, le moteur est réglé de manière aussi économe que possible. L'air conditionné également baisse le souffle.



Pour inciter le conducteur à rouler aussi économiquement que possible, un vrai arsenal d'auxiliaires est disponible. Des displays près de l'indicateur de vitesse indiquent quand le moteur électrique assiste ou est justement en train d'être chargé et quel est le comportement de freinage et d'accélération du conducteur. Un indicateur d'embrayage indique quand est le moment le plus économe pour choisir une vitesse suivante ou précédente.



Comme si cela ne suffisait pas encore, la CR-Z a un propre instructeur à bord qui récompense une conduite économe. Quand on roule économiquement durant beaucoup de temps, des arbres apparaissent dans un display auxquelles croissent des branches et des feuilles. Finalement, comme récompense

pour la conduite écologique, un trophée apparaît. Aussi simple que cela n'en a l'air, cela est très inspirant en pratique. La consommation moyenne de 5 litres par 100 km promise par Honda peut, grâce à toutes les incitations, bien être atteinte en pratique.

Sport!

Au moins, aussi longtemps que le mode eco est choisi. Car en poussant sur le bouton "sport", le caractère de la voiture change complètement. En mode sport le pilotage devient plus dur, ce qui donne tout de suite plus de perception avec la voiture. La réaction sur l'accélérateur est beaucoup plus alerte et au lieu que la CR-Z encourage la conduite économe, la voiture incite le conducteur à en tirer le maximum!



Maintenant, le but de la propulsion hybride n'est pas de rendre la CR-Z plus économe. Au lieu de cela, les deux moteurs collaborent pour livrer de meilleures performances. Honda a sans doute réussi le défi : la CR-Z procure beaucoup plus de plaisir de conduite que les hybrides existantes.

Ce plaisir provient surtout du sentiment de vitesse, non pas des performances absolues. Le sprint de 0 vers 100 km/h coûte 9.9 secondes et la vitesse maximale est de 200 km/h. Avec cela la CR-Z est vive, mais pas rapide de façon prononcée. Grâce au siège bas, l'ambiance sportive et la réaction avide à l'accélérateur, la sensation n'en est pas pour autant moins. Le plus grand mérite de la CR-Z est que ce coupé de sport reste économe même quand on roule de façon nettement vive. Même après une excursion rapide, l'ordinateur de bord affichait une consommation de 6 litres par 100 km correcte.



Comportement routier

Chez une voiture il n'y va pas seulement des chevaux-vapeurs, le comportement routier est au moins aussi important. Parce que la CR-Z est courte, basse et large, la voiture est déjà par nature très mobile.

Faites attention pourtant en cherchant les limites, puisque dû au paquet d'accus lourd à l'arrière, ce coupé réagit probablement différemment de l'attendu. La CR-Z n'a pas une suspension aussi dure qu'habituellement chez une voiture sportive, ce qui fait que ce coupé penche bel et bien dans un tournant.

Lors d'un manœuvr de pilotage brusque, l'arrière de la voiture oscille facilement. De manière standard, la CR-Z est dotée d'un système de stabilisation électronique, mais celui-ci intervient tardivement. L'avis est d'apprendre à connaître la CR-Z prudemment, alors le caractère défiant n'est pas un problème mais procure finalement encore plus de plaisir.



Conclusion

Honda a-t-elle réussi à faire une voiture hybride non seulement économe, mais aussi excitante? Certainement! Cela est grâce à un concept qui du début jusqu'à la fin est bien pensé et exécuté.

L'expérience commence avec une esthétique excitante, le siège bas, le petit volant et le grand nombre de gadgets électroniques. Les hautes attentes sont remplies grâce au pilotage direct et au caractère vif. De plus, la propulsion hybride livre des performances excellentes, mais ceci n'était certainement pas le but principal. Au lieu de cela, Honda a trouvé une balance unique entre performances et consommation. Par conséquent, la CR-Z n'est pas spécialement rapide, mais bien et bel très mignonne. ■



Technique

Honda CR-Z 1.5 GT

Dimensions et poids

Longueur	408 cm
Largeur	174 cm
Hauteur	140 cm
Empattement	243 cm
Poids	1119 kg
Remorque	n.b.
Remorque avec frein	n.b.
Capacité carburant	40 l
Volume du coffre	225/595 l



Moteur et prestations

Cylindrée	1497 cc
Cylindres/soupapes	4/4
Puissance	124 ch @ 6100 tr/min
Couple	174 Nm @ 4800 tr/min
Traction	avant
Accélération 0-100 km/h	9,9 s.
Vitesse maxi	200 km/h
Conso mixte	5 l / 100 km
Conso urbaine	6,1 l / 100 km
Conso extra	4,4 l / 100 km
Emissions de CO2	117 Gr./km



Prix

Prix	24.990 €
Prix du modèle de base	21.990 €