



CR-V

2.2 i-CTDI - Executive

Le constructeur japonais se décide enfin à compléter son offre CR-V d'un moteur diesel tant attendu en Europe. Pas n'importe quel moteur, il s'agit du 2.2 i-CTDi déjà décrit précédemment. L'implantation des accessoires a été revue en fonction de l'espace disponible et de l'utilisation en tout-terrain. Une nouvelle cartographie, adaptée à l'utilisation de l'engin en 4x4, a été spécialement étudiée pour le CR-V proposé. C'est ainsi que de nouveaux injecteurs à pilotage indépendant sont intégrés, que les chambres de combustion sont redessinées, qu'un réchauffeur de carburant évite, en hiver, la cristallisation de la paraffine et que les gaz d'échappement participent à la montée en température lors des démarrages à froid. La propreté du moteur lui permet de répondre, déjà, aux normes Euro V qui seront en vigueur en 2006, cela sans avoir besoin d'un filtre à particules...

Une boîte manuelle à six rapports, plus courts que sur l'Accord, complète le tableau et donne à cet engin à usages multiples un confort, un silence de fonctionnement étonnants. Souvenons-nous que la plupart des 4x4 européens rencontrent peu les chemins de terre, les inter-

4x4
Prix du modèle testé : **34.230** euro
Autonomie : **58** litres = **700** km
Émission de CO₂ : **229** gr/km
Couple maxi : **347** Nm à **2.000** tr/min
Puissance maxi à : **4.000** tr/min
Poids : **1.670** kg Cx : **0.37** SCx : **0,931**



dictions à ce sujet sont nombreuses. Par contre, pour affronter la neige, les entrées de garage en contrebas et les éventuels chemins creux du Brabant wallon... c'est magique. Le choix de Honda pour la transmission répond à la majorité des situations habituellement rencontrées dans la réalité. Il est évident que ce n'est pas la panacée. En utilisation classique, seules les roues avant transmettent le couple et la puissance au bitume. Cette solution permet de limiter la consommation quotidienne. Rappelons que le 4x4 est plus lourd que la berline similaire et que la résistance au roulement engendre un besoin d'énergie accru.

Dès qu'un patinage se manifeste à l'avant, l'assistance de trajectoire se voit confier le rôle de blocage de différentiel. Et transmet une partie du couple aux roues arrière. Évidemment, le temps de réaction limite les vellétés de conduite sportive dans les conditions impliquant des changements de modes de transmission. Les ardeurs des conducteurs dynamiques seront aussi calmées par la propension au roulis du CR-V. Et c'est tant mieux ! Pourtant, le moteur diesel du CR-V accepte sans rechigner et sans hausser



le ton les accélérations lors des dépassements. L'insonorisation déjà mise en exergue dans l'Accord reste de mise avec le 4x4. Pourtant, certains se plaindraient du sifflement du turbo.

LE CR-V est largement équipé, tant en matière de sécurité que de confort au quotidien : airbags frontaux, latéraux et rideaux, climatisation automatique, autoradio-CD, banquette arrière rabattable d'une seule main et coulissante, hayon à double ouverture, table de pique-nique, fixations ISOFIX, système de navigation européenne sur DVD, régulateur de vitesse, sièges chauffants, toit ouvrant, rétroviseurs extérieurs et lève-vitres à commande électrique, vitres teintées, volant en cuir... Nous pourrions juste reprocher la faible contenance du réservoir et l'ouverture du hayon vers le trottoir. Heureusement que le dégagement de la lunette se commande par la commande à distance. La qualité légendaire de Honda est au rendez-vous. La garantie de trois ans aussi, limitée cependant à cent mille kilomètres.

