

| 25 ANS D'HYBRIDE HONDA |

DOSSIER DE PRESSE 2024

## I 25 ANS D'HYBRIDE I

# HONDA, PREMIER MOTORISTE MONDIAL

## L'hybridation, au cœur de la stratégie de la marque, depuis 25 ans

Née en 1948 comme fabricant de motoculteurs, cyclomoteurs, puis de motos, avant de s'orienter aussi vers l'automobile en 1962, la marque Honda est un motoriste de premier plan qui a su rester à l'avant-garde, que ce soit pour ses modèles grand public ou sur le terrain de la compétition, et de la F1 en particulier.

Au cœur de la technologie Honda, la motorisation hybride a une place particulière qui est ici mise en avant à l'occasion de 25 ans d'hybridation Honda, 25 ans après le lancement en 1999 de son premier modèle hybride, l'Insight, un coupé léger à la carrosserie en aluminium.

En 2003, Honda présente au salon de Genève la Civic IMA, première voiture hybride de grande diffusion et dotée d'une technologie issue de l'Insight. En 2008, à Genève toujours, la marque dévoile la FCX Clarity, un concept zéro émission à pile à combustible, fonctionnant à l'hydrogène ainsi que le concept-car hybride sportif CR-Z.

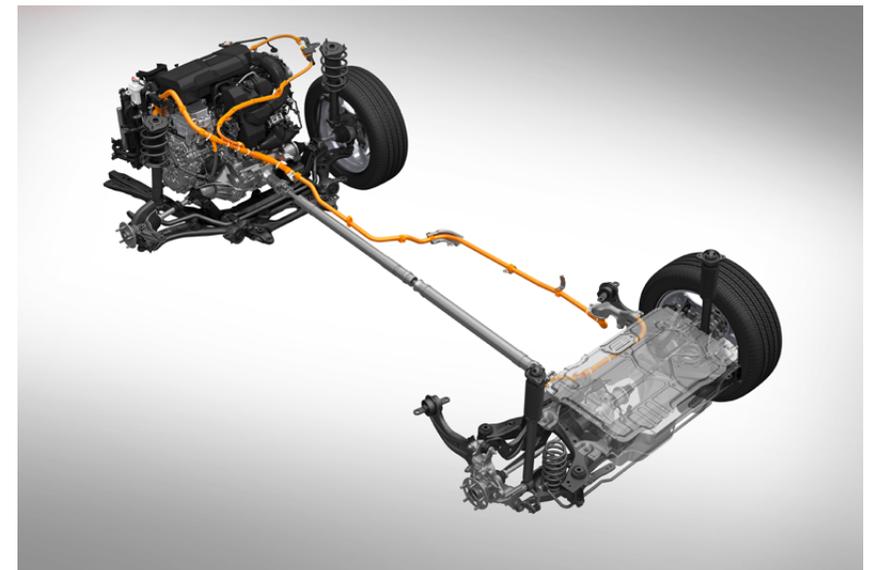
Motoriste pionnier en matière de nouvelles technologies dédiées à la protection de l'environnement, Honda propose en 2024 une nouvelle offre de modèles hybrides qui viennent marquer l'anniversaire des 25 ans d'hybridation Honda.

La toute dernière et performante Civic Hybrid présentée en 2023, au tempérament sportif, illustre cet engagement pour la performance depuis la première heure.

Aujourd'hui, l'hybridation Honda est en droite ligne avec la volonté initiale de Soichiro Honda, le fondateur, qui avait cette phrase résumant la raison d'être de son entreprise : « *Je n'aime pas que l'utile ne soit pas agréable, ni que l'agréable ne soit pas utile.* »

## SOMMAIRE

Des moteurs qui font référence.....	3
<b>La gamme actuelle</b>	
La gamme actuelle : HR-V et Jazz, les citadines.....	4
La gamme actuelle : Civic, la routière sportive.....	5
La gamme actuelle : ZR-V et CR-V, les SUV .....	6
<b>25 ans d'hybrides Honda</b>	
Insight .....	7
Civic.....	8
Jazz.....	9
CR-Z.....	10
NSX.....	11
CR-V.....	12
Les modèles non commercialisés en Europe.....	13



## DES MOTEURS QUI FONT RÉFÉRENCE

Honda est réputé pour la fiabilité de ses moteurs comme pour leurs performances, et ce n'est pas sans raison. En effet, la marque est en constante recherche d'innovation, au service à la fois de la puissance et de la responsabilité environnementale.

Honda est souvent considéré comme le meilleur motoriste du monde, et à raison : quels que soient les domaines concernés, la marque a toujours su produire des moteurs efficaces, que ce soit dans le sens de la performance (puissance spécifique notamment) ou dans celui de l'économie d'énergie (faible consommation), tout en gardant en ligne de mire le plaisir d'utilisation et la fiabilité. Ce n'est pas un hasard lorsque l'on sait que la première entreprise créée par l'ingénieur Soichiro Honda fabriquait des segments de pistons, avant Honda, qu'il fonde en 1948.

### UN PALMARÈS ÉLOQUENT

Les moteurs Honda sont auréolés de nombreuses victoires en courses auto comme moto. La Marque a gagné 25 titres mondiaux dans la catégorie reine des Grands Prix moto. Honda a remporté cinq titres pilotes et six titres constructeurs en Formule 1 entre 1986 et 1991. En Formule 1, Honda a toujours été au premier plan, que ce soit dans les années 60, ou dans l'ère turbo des années 80. Toujours active dans la catégorie, la marque fournit des moteurs à l'équipe Red Bull et sera le fournisseur officiel de l'équipe Aston Martin à partir de 2026.

### UN CONSTRUCTEUR VERSATILE

La marque est une référence dans de nombreux domaines, outre l'automobile et la moto : le jardinage, les générateurs d'électricité, les bateaux et même l'aviation sont autant de domaines dans lesquels les moteurs Honda sont reconnus. La production de moteurs industriels a commencé dès 1953, avant même les premières motos de la marque. D'ailleurs, les premiers moteurs que Soichiro Honda a montés sur des bicyclettes étaient à l'origine des mo-

teurs destinés à alimenter des radios de l'armée. C'est le succès de ces premiers produits (même s'il n'avait pas conçu les moteurs lui-même) qui l'a poussé à développer ses propres moteurs.

### L'INNOVATION AU CŒUR DE LA DÉMARCHÉ

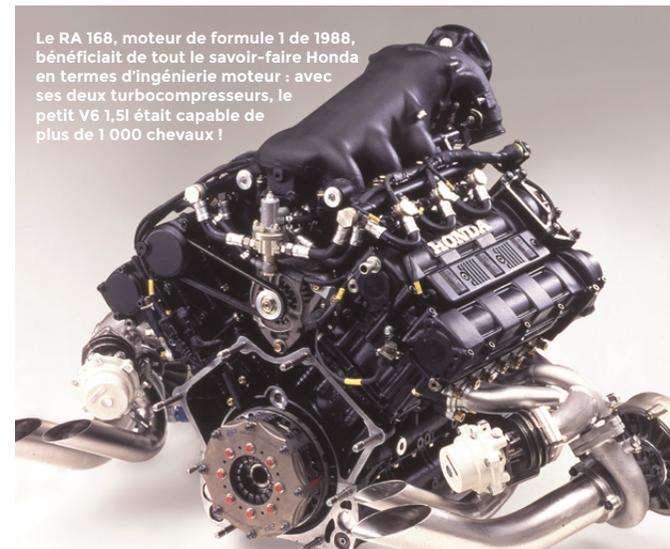
Honda a toujours cherché à innover dans le domaine des motorisations auto comme moto : ainsi, la marque fut des premières à généraliser l'utilisation de moteurs 4-temps sur ses motos, et a même commercialisé un moteur à pistons ovales, un 4-cylindres en V de 750 cm<sup>3</sup> et 32 soupapes sur la moto NR 750. Tout le monde connaît la technologie de calage variable VTEC utilisée sur les moteurs de route de presque toute la gamme thermique, permettant aux voitures équipées de présenter deux visages, sage ou sportif, selon le régime moteur. Honda a également beaucoup travaillé sur les moteurs turbos, en Formule 1 dans les années 80, et aujourd'hui dans ses modèles à hautes performances comme la Civic Type R.



Le moteur F20C du roadster S2000, moteur à la plus forte puissance spécifique à sa sortie, avec 120 ch/l, le tout en conservant la fiabilité proverbiale des moteurs de la marque.



Si la marque n'a jamais développé de moteur V8 pour ses modèles de route, elle a équipé de nombreuses écuries en formule Indycar, avec notamment deux victoires et trois pole positions pour ce V8 de 2003.



Le RA 168, moteur de formule 1 de 1988, bénéficiait de tout le savoir-faire Honda en termes d'ingénierie moteur : avec ses deux turbocompresseurs, le petit V6 1.5l était capable de plus de 1 000 chevaux !

## I LA GAMME ACTUELLE : JAZZ ET HR-V, LES CITADINES I

Les performances sans sacrifier le style, le confort ou la praticité, voilà ce que proposent les citadines hybrides Honda. Leur design, élégant et dynamique, exprime leur comportement et leur polyvalence : à l'aise en ville comme sur autoroute, pratiques et confortables, performantes et sobres

### JAZZ : POLYVALENCE, PRATICITÉ ET SOBRIÉTÉ HR-V, LE CATALYSEUR DE VIE



Son style extérieur reflète la personnalité de la Jazz : polyvalente et élégante.

La Jazz est la citadine dynamique et pratique de Honda depuis 2001. Hybride depuis 2009, Elle est propulsée par l'innovante motorisation hybride intelligente e:HEV qui allie un moteur thermique essence de 1,5 l de cylindrée et 107 chevaux et un moteur électrique d'une puissance de 122 chevaux, permettant une conduite dynamique avec une consommation limitée (4,6 l/100 km en cycle mixte WLTP pour la Jazz Avance).

#### ALLIÉE DU QUOTIDIEN

Partenaire de la vie des tous les jours, la Jazz offre un habitacle à la fois confortable et pratique : les portes arrière s'ouvrent à près de

90°, le grand coffre de 304 l peut se transformer en espace de 1 205 l en rabattant la banquette arrière, et les célèbres « sièges magiques » Honda permettent de charger de gros objets facilement, comme un vélo par exemple.

Enfin, la Jazz propose les dernières technologies Honda : système d'infodivertissement avec un écran de 9", Apple CarPlay et Android Auto, application My Honda+ et bien sûr Honda SENSING, qui comprend notamment une caméra panoramique

haute définition avec reconnaissance des bords de chaussée, et l'assistance à la conduite en embouteillages, Traffic Jam Assist.



À l'intérieur de la Jazz, praticité et ergonomie vont de pair.

Ce SUV à profil de coupé offre une ligne aérodynamique, fermement ancrée sur ses jantes de 18", avec des accents sportifs. La motorisation est efficiente, confortable et silencieuse : le système hybride e:HEV auto-rechargeable est constituée d'un moteur thermique à cycle Atkinson de 1,5 l de cylindrée et d'un moteur électrique développant une puissance combinée de 131 chevaux tout en maintenant la consommation à 5,4 l/100 km en cycle mixte WLTP.

Une unité de contrôle sélectionne automatiquement le mode de conduite le plus efficient : 100 % électrique, hybride ou 100 % thermique. Le conducteur a de plus la possibilité de choisir entre un mode Normal, un mode Éco et un mode Sport selon son humeur.

#### UN COCON CONFORTABLE ET SÉCURISANT

À l'intérieur, le HR-V offre un système d'infodivertissement avec un écran de 9" et des fonctionnalités Android Auto et Apple CarPlay sans fil avec 4, 6 ou 10 haut-parleurs selon les versions. L'application My Honda+ permet également de rester en contact avec la



La silhouette distinctive du HR-V offre à la fois élégance et sportivité.

voiture à tout moment et de la verrouiller et de la déverrouiller à distance.

Honda a également développé tout un éventail de technologies pour garantir la sécurité de la voiture et de ses occupants. Et pour vous accompagner dans la vie de tous les jours, le HR-V est toujours plus pratique, avec les Magic Seats à l'arrière, et un volume de coffre allant de 319 l à 1 289 l dossiers arrière rabattus.



La motorisation hybride offre une puissance combinée de 131 chevaux, pour seulement 5,4l/100km (cycle WLTP).

## I LA GAMME ACTUELLE : CIVIC, LA ROUTIÈRE SPORTIVE I

Cette 11<sup>e</sup> génération de Civic perpétue l'héritage d'excellence de ses illustres ancêtres. La « Voiture pour les habitants du monde » profite de plus de 50 ans de développement, et reçoit une motorisation hybride auto-rechargeable qui allie puissance et efficacité.

## CIVIC, LA ROUTIÈRE SPORTIVE



Le dessin de la Civic allie toujours sport et élégance.

Sa conception a été axée sur le comportement dynamique, et l'ergonomie, en mettant la technologie au service de l'humain. Sa motorisation e:HEV hybride auto-rechargeable associe un moteur thermique à cycle Atkinson de 2 l de cylindrée et 143 chevaux à un moteur électrique de 184 chevaux, l'ensemble étant contrôlé par une unité de commande intelligente permettant de passer en mode électrique, thermique ou hybride à tout moment de façon imperceptible pour le conducteur selon les conditions. Une motorisation à la fois performante et sobre. Ce dernier peut également choisir entre les modes Normal, Éco et Sport selon son humeur. Cette technologie permet des performances

de haut niveau, tout en garantissant une efficacité maximale avec une consommation de 4,7 l/100 km cycle mixte WLTP.

Avec un coffre de 410 l de capacité (allant



En berline à hayon, la Civic se montre particulièrement pratique avec une capacité de chargement allant de 410 l à 1 220 l.

jusqu'à 1 220 l), les départs en vacances en famille ne sont pas un problème, et seront effectués en tout confort et toute sécurité. Son châssis et sa suspension, spécialement étudiés pour une agilité et une stabilité idéales, permettent de garder le contrôle à tout moment en offrant une conduite électrique excitante.

### LE PLAISIR DE CONDUIRE, MAGNIFIÉ PAR LA TECHNOLOGIE

La nouvelle génération de Civic est bien sûr équipée de toutes les nouvelles technologies Honda concernant les aides à la conduite, avec la dernière itération de la suite Honda SENSING, qui comprend notamment une caméra panoramique haute définition avec reconnaissance des bords de chaussée, et l'assistance à la conduite en embouteillages, Traffic Jam Assist proposant une assistance dès 0 km/h, des pleins phares adaptatifs... À l'intérieur, la technologie est au service du confort et de la conduite : système d'infodivertissement Honda CONNECT avec Apple CarPlay et Android Auto, 8 haut-parleurs, sièges avant chauffants, système de surveillance d'angles morts, sont notamment présents.

### L'HISTOIRE DE LA CIVIL CONTINUE

Modèle historique de Honda, la Civic est encore aujourd'hui le best-seller de la marque, et

a su conserver les qualités qui ont fait d'elle une des compactes les plus appréciées du marché. Voiture-plaisir qui n'oublie pas les aspects pratiques et économiques, ni la sobriété, elle est une icône depuis sa création en 1972.



La Civic profite de la nouvelle version de la suite Honda SENSING, qui regroupe plusieurs technologies de sécurité et de confort.



La motorisation hybride, utilisable en mode Normal, Eco ou Sport, permet une consommation de 4,7 l/100 km en cycle mixte WLTP.

## I LA GAMME ACTUELLE : ZR-V ET CR-V, LES SUV I

Les CR-V et ZR-V complètent la gamme Honda de SUV hybrides. Différents dans leur gabarit et dans leur vocation, ils ont en commun la praticité et la polyvalence, ainsi que la motorisation hybride auto-rechargeable e:HEV.

### ZR-V : POLYVALENCE ET PLAISIR DE CONDUITE



Le ZR-V expose sa ligne élégante et fluide, qui évoque son efficacité et son aérodynamisme.

#### UNE MOTORISATION MODERNE ET PERFORMANTE

La motorisation est identique à celle de la Civic, alliant un moteur thermique à cycle Atkinson de 2,0 l de cylindrée développant 143 chevaux et un moteur électrique de 184 chevaux. Cette motorisation participe du comportement à la fois agile et rassurant, performant et confortable. Le ZR-V offre en plus une polyvalence exceptionnelle, et une fonctionnalité idéale. L'accent a été mis sur la visibilité pour les

Le dernier-né des SUV Honda s'insère dans la gamme entre le CR-V et le HR-V. Son design extérieur est marqué par les phares effilés et la calandre noir brillant qui lui confèrent sobriété et élégance. Cette impression est encore renforcée par les grandes surfaces lisses de la carrosserie, qui se terminent avec des feux intégrés au hayon. La silhouette a été dessinée avec comme objectif l'optimisation aérodynamique et la visibilité pour le conducteur comme pour les passagers. L'habitacle du ZR-V est élégant et stylé, ergonomique et esthétique, et évoque une ambiance luxueuse, où la technologie est omniprésente mais discrète et intuitive, au service des occupants.

occupants, et donc la luminosité dans l'habitacle, et sur la praticité afin d'accompagner la vie des actifs dans toutes leurs activités.



Les grandes surfaces vitrées offrent aux passagers une grande luminosité à l'intérieur.

### CR-V, LE BEST-SELLER

Apparu en 1995, le CR-V est un pilier de la gamme Honda, aujourd'hui à sa sixième génération. Modèle de la marque le plus vendu dans le monde, le CR-V offre pour cette génération une allure plus assurée et audacieuse, avec une nouvelle calandre, de nouveaux éclairages et de grandes surfaces vitrées pour améliorer la luminosité et la visibilité. Le tableau de bord numérique est épuré et lisible, et la planche de bord est sobre avec une grille d'aération sur toute sa largeur. L'ambiance intérieure est sobre et élégante, avec des touches de noir sur le tableau de bord et dans tout l'habitacle.



Vision familière mais modernisée, le nouveau CR-V offre deux motorisations hybrides et une transmission intégrale.

#### DEUX VERSIONS HYBRIDES AU CHOIX

Le CR-V est proposé avec deux motorisations : l'hybride auto-rechargeable e:HEV, mais également l'inédit hybride rechargeable e:PHEV, qui offre une autonomie de 81 km en mode tout électrique. Ces deux versions sont bâties autour du moteur thermique à cycle Atkinson de 2 l de cylindrée et 143 chevaux et du moteur électrique de 184 chevaux. Les modèles e:HEV proposent une transmission deux ou quatre

roues motrices permanentes, qui distribue activement la force motrice.

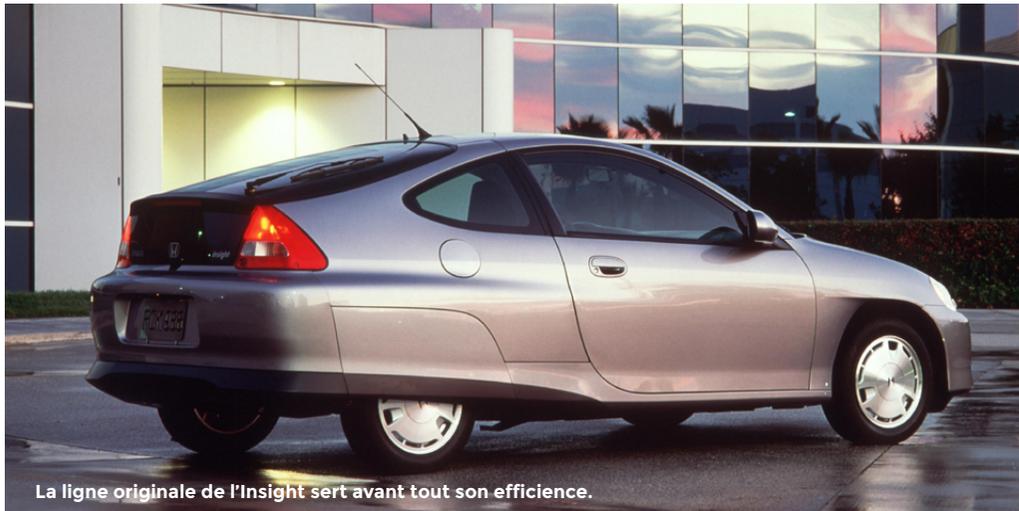


Les feux sont distinctifs, et le hayon ouvre sur un grand coffre au seuil placé bas pour aider au chargement.

## I 25 ANS DE MODÈLES HYBRIDES I

Lancé en 1999, l'Insight est le tout premier hybride vendu aux Etats-Unis et en Europe. Amusant à conduire, économique et respectueux de l'environnement, il est propulsé par un moteur de 1 000 cm<sup>3</sup> assisté par un moteur électrique. C'est la naissance de l'IMA, pour Integrated Motor Assist.

### L'INSIGHT, UN CONCEPT CAR EN VENTE LIBRE | INSIGHT II, L'HYBRIDE POUR TOUS



La ligne originale de l'Insight sert avant tout son efficacité.

La diffusion de l'Insight ne se limite pas au Japon. **Honda le premier exporte son hybride aux Etats Unis et en Europe, et ce dès 1999.** Son allure est singulière. Avec sa silhouette lisse comme un galet et ses roues carénées, l'Insight semble sortir tout droit d'une soufflerie.

Fabriquée dans l'usine de Takanezawa à Tochigi, aux côtés de la NSX et de la nouvelle S2000, l'Insight est elle aussi exclusive. Sous sa structure en aluminium, on trouve le système IMA breveté par Honda. Un moteur électrique de 10 Kw est positionné entre le 3-cylindres Vtec de 1,0 litre et la boîte manuelle à 5 rapports.

Ses performances se combinent avec des rejets très faibles. Ainsi, **les émissions de CO<sub>2</sub>, HC et NOx sont inférieures aux limites fixées par la norme Euro 4 qui n'entrera en vigueur que 7 ans plus tard !**

**UNE MOTORISATION IMA PLÉBISCITÉE**  
**En 2000, le moteur IMA Honda est élu meilleur moteur de l'année, toutes catégories confondues.** Conjuguant soutien en accélération et récupération à la décélération, c'est le premier moteur hybride à obtenir cette distinction.

Revélée lors du Mondial de l'Automobile de Paris en 2008, l'Insight Concept annonce l'arrivée d'un tout nouveau véhicule hybride dans la gamme Honda. **L'Insight est un modèle à part entière, vendu uniquement en motorisation hybride, en Europe, en Amérique du Nord et au Japon.**

Grâce à une rationalisation des processus de production, l'Insight est la voiture hybride la moins chère du marché. Basée sur une plate-forme nouvelle, elle prend la forme d'une berline à cinq portes et à cinq places.

L'unité de commande et la batterie compacte sont placées sous le plancher du coffre, ce qui confère à l'Insight un centre de gravité très bas, sans perdre la fonctionnalité propre à un modèle à hayon. Son design s'inspire de celui de la Honda FCX Clarity, première voiture à pile à combustible produite au monde.

#### L'EFFICACITÉ EN LIGNE DE MIRE

L'Insight est animée par un moteur 1,3 litre i-VTEC associé à un moteur électrique. À vi-



L'Insight inaugure la motorisation hybride IMA.

tesse modérée, **elle peut rouler en mode 100% électrique, et se contente alors de 4,4 l/100 km en moyenne.** L'Insight a recours à plusieurs technologies qui encouragent à rouler économiquement et aident à faire baisser la consommation.

Avec sa carrosserie très aérodynamique, sa motorisation hybride parallèle et son poids contenu, l'Insight est très performante sur le plan environnemental. **Toutes ses émissions sont basses, à commencer par celles de CO<sub>2</sub> s'établissant à 101 g/km.**

## I 25 ANS DE MODÈLES HYBRIDES I

La première Insight est un modèle de niche et ne s'adresse pas au plus grand nombre. En 2001, Honda lance alors la production en série d'un nouveau véhicule équipé de sa technologie hybride IMA, en prenant pour base son modèle le plus populaire, la Civic.

### 2001 : HONDA CIVIC IMA, L'HYBRIDE EN FAMILLE



La première Civic Hybrid a eu un succès immédiat aux États-Unis.

La Civic IMA est propulsée par un moteur à 4 cylindres i-DSI VTEC de 1 339 cm<sup>3</sup> couplé à un moteur électrique à aimant permanent de 65 mm de largeur, intercalé entre le moteur et une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports. L'ensemble développe désormais 90 ch et dispose dès 1 000 tours/minutes du couple d'un moteur de 1,6 litre, pour une consommation de carburant identique à celle d'un moteur de 1,0 litre.

#### UN SUCCÈS IMMÉDIAT

La Civic IMA est lancée au Japon et aux États-Unis en 2002 où sa conformité aux normes ULEV (Ultra Low Emission Vehicle) en vigueur en Californie fait mouche. Plus de 15 000 unités sont vendues au Japon et en Amérique du Nord avant son lancement en Europe en 2003 où la Civic arrivait tout juste auréolée de sa récom-

pense au « Trophée International du Moteur de l'Année 2003 ». Pour accompagner son lancement, Honda introduit une garantie de 8 ans de son système électrique et de sa batterie. Aux côtés de la boîte de vitesses manuelles à 5 rapports, Honda va également proposer une boîte de vitesses à variation continue CVT.



L'habitacle mêle chaleur et technologie.

### 2005 : UNE CIVIC SÉDUISANTE, AUX PERFORMANCES ACCRUES



La Civic Hybrid de 2005 sera encore plus efficace que la précédente.

La Civic de 8<sup>ème</sup> génération fait ses débuts mondiaux en version hybride au Salon automobile de Francfort de septembre 2005. Le système hybride IMA plus compact et plus efficace que le précédent est composé d'un moteur i-VTEC de 1,3 litre de cylindrée, d'une assistance électrique à la puissance accrue par rapport à celui de la Civic de 2001 et d'un pack de batteries revu à la hausse.

Le nouveau moteur i-VTEC offre trois calages de soupapes en fonction des conditions de conduite, alors que le moteur électrique atteint une puissance 50 % supérieure à celle du modèle 2001 pour un même encombrement. Les valeurs de tension de sortie des batteries ont été augmentées d'environ 30 % par rapport au

modèle précédent, passant de 144 à 158 volts. Un système de freinage dynamique favorise une meilleure régénération, alors que le compresseur de climatisation hybride est capable d'être entraîné par le moteur électrique ou par le moteur thermique en fonction du besoin.

#### UNE CAPACITÉ À ÉVOLUER EN MODE 100 % ÉLECTRIQUE

Comparé à ceux des premières Insight et Civic, le fonctionnement du système hybride comporte de nouvelles phases qui distinguent démarrage ou évolution à vitesse constante de l'accélération rapide ou de la décélération. Il devient également possible d'évoluer sur une petite distance en mode tout électrique.

## I 25 ANS DE MODÈLES HYBRIDES I

La Jazz Hybrid est présentée en première mondiale en septembre 2010, à Paris. Elle marque une avancée supplémentaire et significative dans l'engagement de Honda en faveur de la technologie hybride.

## 2010 : JAZZ HYBRID, L'HYBRIDE COMPACTE



La gamme Jazz Hybride comprend une teinte spécifique.

En version hybride, la Jazz conserve son habitacle généreux, sa facilité d'accès à bord avec ses portes arrière qui s'ouvrent à 90°, ses «Sièges Magiques», son plancher plat et son coffre à bagages d'une capacité de 300 litres. La batterie et l'unité de commande hybride IMA sont logées sous le plancher du coffre, afin de préserver la modularité unique de la Jazz. Comme dans les versions thermiques, les sièges arrière peuvent être rabattus à l'horizontale et dégager un volume de chargement qui avoisine le mètre cube. Comme toujours, l'assise des sièges arrière peut être relevée contre les dossiers, afin de permettre le transport d'objets en position verticale. Le système IMA

de la Jazz est semblable à celui qui équipe les modèles Honda depuis 1999. Sa souplesse et sa



L'intérieur propose des touches de bleu, de chrome et des éléments transparents spéciaux.

fiabilité ne sont plus à démontrer.

En 2010, plus d'un demi-million de voitures Honda bénéficiant de cette technologie a déjà été mis en circulation.

### UNE MOTORISATION DÉJÀ ÉPROUVÉE SUR L'INSIGHT

La compacte hybride dispose du même moteur 1,3 litre i-VTEC que l'Insight et d'un moteur électrique identique. Combiné à la transmission à variation continue CVT, le système IMA de la Jazz Hybrid limite les émissions de CO<sub>2</sub> à 104 g/km, ce qui constitue un record pour une voiture automatique de son gabarit. Les autres émissions à l'échappement sont basses, particulièrement en parcours urbain, un terrain de jeu où la Jazz excelle.

### UNE PRÉSENTATION DISTINCTIVE

Toujours aussi compacte avec sa longueur inférieure à 4 mètres, la Jazz Hybrid se distingue des autres versions du modèle par des finitions réhaussées d'inserts chromés, d'éléments transparents et de touches de bleu. La palette des couleurs s'enrichit de deux teintes de carrosserie spécifiques, dont un Citron Vert Métallisé qui rend hommage à la première Insight et au prototype JV-X de 1997.

### UNE FONCTION ECO ASSIST LUDIQUE

À l'intérieur, la planche de bord intègre une

fonction Eco Assist en couleur. Bleu ou vert, l'éclairage du compteur de vitesse indique au conducteur l'influence de son mode de conduite sur la consommation d'essence. La fonction Eco Assist aide à rouler de manière plus économique et donne un retour d'information en temps réel sur les effets du freinage ou de l'accélération sur la consommation d'essence.

Commercialisée au premier trimestre 2011 en France, la Jazz Hybride est une alternative aux compactes très souvent équipés de petits moteurs Diesel. Elle rivalise en termes d'économie et de consommation avec ces motorisations, sans les inconvénients associés en termes de nuisances sonores ou d'émissions de Nox et de particules fines.



Le passage à l'hybride ne modifie en rien les capacités de la Jazz en termes de praticité.

## I 25 ANS DE MODÈLES HYBRIDES I

Au salon de Tokyo de 2007, le concept de coupé sportif hybride Honda CR-Z fait son apparition. Honda est plus que jamais convaincu que la technologie hybride constitue le meilleur moyen d'abaisser les consommations de carburant. Le CR-Z est commercialisé en 2010.

## 2010 : LE CR-Z, SPORTIF ET RESPONSABLE



La silhouette est définitivement sportive, et rappelle fortement le CRX.

Les gènes sportifs de la marque sont clairement visibles dans le CR-Z dès sa sortie. **Il rend hommage à l'emblématique CRX, tout en prenant la relève de la première Insight** dont la production vient alors de cesser. Le dessin du coupé s'inscrit clairement dans la lignée de ses deux prédécesseurs. Le style du CR-Z allie des clins d'œil nostalgiques à une technologie de pointe. Pour marquer sa différence et sa sportivité, la version de série du CR-Z est équipée d'une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Avec une consommation moyenne de 5,0 l/100 km, le CR-Z n'émet que 117 grammes de CO<sub>2</sub>

par km. Il réconcilie basses consommations et émissions d'une voiture hybride avec le plaisir de conduire procuré par le moteur 1,5 litre et une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports.

### VOITURE DE L'ANNÉE AU JAPON

Au cours de son premier semestre de commercialisation, **le CR-Z fait exploser les prévisions de vente au Japon, d'autant que le modèle vient de recevoir le titre de voiture l'année dans l'archipel.** La puissance cumulée du moteur thermique et du système IMA est de 124 ch. Le couple, qui culmine à 174 Nm, est iden-



Le grand compte-tours en position centrale, l'éclairage vert et les différents indicateurs de régénération ou d'état de la batterie cohabitent parfaitement.

tique à celui du moteur 1,8 litre de la Civic, mais il est disponible dès 1 500 tr/min.

Le CR-Z est crédité d'émissions de CO<sub>2</sub> inférieures de 35 g/km à celles de la Civic équipée d'une motorisation conventionnelle. Les autres émissions polluantes sont également extrêmement réduites et la batterie nickel hydrure métallique peut être recyclée par le réseau Honda quand le véhicule arrive en fin de vie.

### DES SÉRIES LIMITÉES

**Bien dans son époque, le CR-Z va faire l'objet de plusieurs séries limitées.** Tout d'abord une « Édition limitée » sur la base de la finition «GT» dotée s'une sellerie cuir Nappa, puis une « Mate Edition » en 2012, elle aussi réservée au marché français et toujours sur la base de la finition GT, disponible en gris mat ou en noir

mat. Des évolutions sur la forme qui précèdent des modifications plus importantes sur le fond.

### BOUTON S+ ET BATTERIES LI-ION

En janvier 2013, le CR-Z est revu. Les changements de style se cantonnent à des modifications subtiles. Par contre, **côté mécanique, le modèle fait un bond en avant**, notamment grâce au remplacement des batteries NiMH par des batteries Lithium-Ion plus légères et plus puissantes.

L'ensemble mécanique passe de 124 à 137 ch sans que la consommation en carburant soit modifiée. Le CR-Z peut bénéficier d'un surcroît de puissance ponctuel activé par l'intermédiaire du bouton S+ au tableau de bord, qui permet d'utiliser la pleine puissance de la batterie.

## I 25 ANS DE MODÈLES HYBRIDES I

Reprendre le nom emblématique de NSX oblige au meilleur. Lancée en 1990, la première NSX redessinaït les contours d'une supercar, sportive et facile à vivre. Plus supercar que jamais, la NSX renaît en 2015 avec de nouveaux arguments associant hybride et performances de très haut niveau.

## 2015 : NSX, L'HYPER-HYBRIDE



La ligne est agressive et élégante.



Les nombreuses possibilités de personnalisation rendent chaque NSX unique.

Si la nouvelle NSX reprend les idées de son illustre ancêtre, elle ne partage aucun élément avec elle. Le concept car est révélé en 2012 aux salons de Detroit et de Genève, pendant que le personnage d'Iron Man dans le dernier film « Avengers » apparaît au volant d'un roadster dont les traits sont ceux de la future NSX !

### UN V6 ET 3 MOTEURS ÉLECTRIQUES

La configuration mécanique est totalement nouvelle. Elle s'articule autour du Sport Hybrid SH-AWD® pour Super Handling All Wheel Drive. Il conjugue un V6 à 75° bi-turbo de 3,5 litres avec 3 moteurs électriques, une boîte 9 rapports à double embrayage et 4 roues motrices. La puissance combinée s'établit à 581 chevaux, alors que la vitesse de pointe dépasse les 300 km/h. Les

100 km/h sont atteints en 3 secondes depuis l'arrêt et quatre modes distincts de conduite sont possibles via le système dynamique intégré (Integrated Dynamic System) : confort, sport, sport + et piste. Bien plus performante que sa devancière, sans renier son héritage, la NSX s'inscrit dans le cercle restreint des Supercars avec des solutions très personnelles.

### DES DÉBUTS EUROPÉENS AU FESTIVAL OF SPEED DE GOODWOOD

Durant 3 années, la NSX va parfaire sa mise au point au Japon, aux États-Unis ou sur le Nürburgring. Ses premiers pas devant le grand public se font à Goodwood, en Juin 2016, avec Jenson Button, pilote McLaren Honda, à son volant. La nouvelle venue est produite dans un site dédié, le Performance Manufacturing Center, à Marysville, dans l'Ohio. Une usine où les futurs propriétaires peuvent bénéficier de services personnalisés allant de la visite des lieux à la prise en main sur circuit, en passant par le suivi de l'assemblage de leur véhicule.

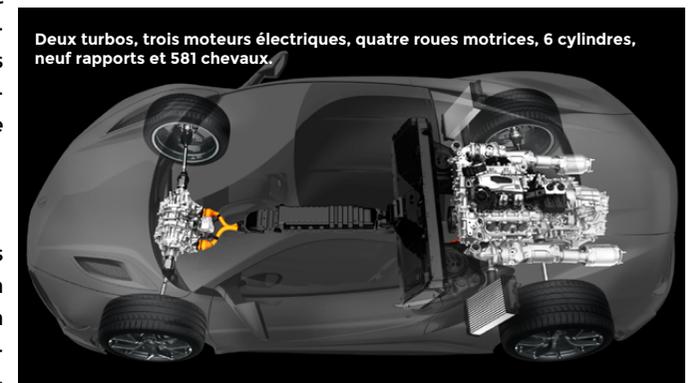
### UN MODÈLE ÉLITISTE

Produite selon les standards sans concession qu'exigent sa technicité, la NSX s'adapte à la demande de futurs propriétaires soucieux de personnalisa-

tion. Ainsi aux 8 coloris disponibles s'ajoutent 8 combinaisons de selleries, une finition carbone, des freins céramiques et plusieurs modèles de jantes. Au total, près de 2000 combinaisons sont possibles. Luxueusement équipée, chaque NSX est également unique.

### LA «TYPE S» COMME BOUQUET FINAL

Cette dernière évolution, qui bénéficie d'évolutions esthétiques et d'une puissance portée à 610 chevaux est présentée au concours d'élégance de Pebble Beach en Californie. Honda annonce simultanément l'arrêt de la production du modèle en décembre 2002. Les 350 NSX type S produites, dont 30 réservées au marché japonais, sont vendues en quelques heures. Au total, 2 908 NSX seront produites, un nombre limité qui fait entrer le modèle dans le cercle des véhicules à collectionner.



Deux turbos, trois moteurs électriques, quatre roues motrices, 6 cylindres, neuf rapports et 581 chevaux.

## I 25 ANS DE MODÈLES HYBRIDES I

Au fil des années et des différentes générations, le CR-V est devenu le modèle Honda le plus populaire au monde. La 5ème génération du modèle est exposée sous forme de concept hybride au salon de Francfort en septembre 2017, avant son lancement quelques mois plus tard en Europe.

### 2017 : CR-V HYBRIDE I-MMD



Toujours aussi reconnaissable, le CR-V 2017 a gagné une ligne plus musclée que ses prédécesseurs.

Le CR-V reprend ce qui fait son succès depuis 1995, à savoir son vaste espace intérieur, un excellent confort de conduite, un coffre généreux et une capacité à s'adapter à toutes les situations. À cela s'ajoute une toute nouvelle technologie hybride baptisée i-MMD.

En 2013, trois nouvelles technologies, destinées à remplacer dans un avenir proche l'IMA, sont présentées. Parmi celles-ci, l'i-MMD que l'on va retrouver dans le CR-V en 2017. Les ingénieurs sont partis d'une feuille blanche, en créant un système multimodes baptisé i-MMD pour Intelligent Multi Mode Drive. **Au cœur du dispositif, un moteur thermique de 2,0 litres à cycle Atkinson, un moteur électrique de trac-**

**tion, un second moteur électrique qui génère du courant, une batterie Lithium-Ion et un module de commande.** Ce système innovant supprime la nécessité d'une boîte de vitesses.



Avec cette version hybride, le CR-V allie performance, économie et responsabilité environnementale.

#### THERMIQUE, ÉLECTRIQUE, OU MIXTE SELON LES BESOINS

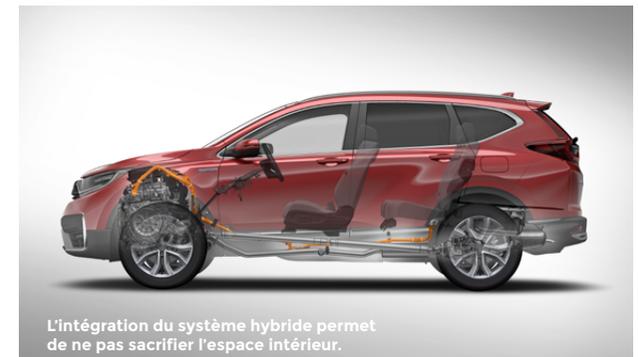
**Le CR-V peut ainsi évoluer selon trois modes.** En mode 100% électrique, le moteur électrique de traction puise son énergie dans la batterie afin de mouvoir seul le véhicule. En mode hybride, le moteur thermique charge la batterie par le biais du générateur. La batterie alimente alors le moteur de traction. Enfin en mode 100 % thermique, essentiellement sur route, le moteur thermique qui est à son régime optimal, entraîne directement les roues. En cas de nécessité, le moteur électrique de traction vient en appui.

#### UNE POLYVALENCE TOUJOURS PLUS AFFIRMÉE

Le CR-V, plus généreux, bénéficie de dimensions intérieures revues à la hausse. **Il accroît son sens de l'hospitalité et gagne un ensemble complet d'aides à la conduite et à la sécurité active** grâce aux dispositifs du Honda Sensing™. Côté connectivité, un large écran central de 7 pouces relaye toutes les informations au conducteur et la nouvelle génération du logiciel Honda Connect intègre totalement les smartphones via Apple CarPlay et Android Auto.

#### PUISSANCE ET ÉCONOMIE

**Avec 184 ch, ce CR-V est le plus puissant jamais proposé par Honda. Mais avec 119 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre, c'est aussi le plus responsable.** Son dynamisme, avec le 0 à 100km/h exécuté en 8,8 secondes, est au service d'un nouveau châssis plus léger et rigide, qui utilise des aciers à haute élasticité. Plusieurs modes de conduite sont à disposition, ainsi que des palettes au volant permettant de faire varier la décélération, donc le frein moteur et la régénération. Comme par le passé, des versions à 4 roues motrices intègrent le catalogue. Sa garde au sol est augmentée et avec l'utilisation d'un embrayage multidisque qui ne se connecte qu'en cas de perte d'adhérence, cette version 4x4 affiche des consommations et des chiffres d'émissions très proche de ceux de la version à 2 roues motrices.



L'intégration du système hybride permet de ne pas sacrifier l'espace intérieur.

## I 25 ANS DE MODÈLES HYBRIDES I

Honda a également adapté des technologies hybrides sur des versions qui n'ont pas été commercialisés en Europe, voire pas commercialisées du tout. Ainsi, la marque a toujours été en recherche de la solution optimale pour tous les usages.

### 2001 : DUALNOTE, UN CONCEPT DE SUPERCAR HYBRIDE À 4 PLACES



Avec 400 chevaux et un moteur central, le concept-car Dualnote préfigure la remplaçante de la NSX.

La Dualnote est un prototype de voiture de sportive hybride présentée en 2001 au Tokyo Motor Show. La NSX vient alors de dépasser les 10 ans d'âge et ce concept est perçu comme une remplaçante possible de la supercar.

Comme sur la NSX, le moteur est placé en position centrale. Le V6, doté de la technologie i-VTEC et porté à 3,5 litres est accouplé à un moteur électrique. La puissance de l'ensemble est estimée à 400 chevaux alors qu'en mode économique la Supercar qui dispose de 4 places se contente de 5,6 l/100 km.

### 2003 : ACCORD V6, L'IMA SPORTIF



Le V6 VTEC secondé par le moteur électrique n'a aucun mal à mouvoir l'Accord de façon dynamique et sobre.

Aux Civic et Insight, Honda ajoute une Accord hybride à son catalogue nord-américain en 2003. Taillée pour ce marché, cette grande berline reçoit un moteur V6 thermique associé à un moteur électrique. Le 3 litres de l'Accord IMA est aussi doté d'une désactivation des cylindres en charge partielle, afin de réduire les consommations, baptisé VCM (Variable Cylinder Management). L'association des 240 chevaux du V6 VTEC combinés aux 12 kW soit 16 ch du moteur électrique permet des reprises encore plus brillantes, alors que la consommation en cycle urbain est en baisse de 2 litres aux 100 kilomètres.

Par la suite, l'Accord va servir de laboratoire à de nouvelles solutions hybrides en recevant la SH-Awd que l'on retrouvera dans la NSX en 2015 et le i-MMD dans le CR-V quelques années plus tard.

### 2011 : AC-X, LES PROMESSES DE L'HYBRIDE RECHARGEABLE



Avec 2,8l/100 km, le concept-car AC-X est un champion de la consommation.

L'AC-X hybride rechargeable, présenté comme concept-car au Salon de Tokyo 2011, s'intercale entre l'Insight et la FCX, premier modèle à pile à combustible commercialisé.

Comme sur ces deux modèles, le style de l'AC-X se distingue par son aérodynamisme, avec un Cx record de 0,21. Le concept-car est mû par un quatre-cylindres 1,6 litre associé à un moteur électrique de 120 kW, lui-même alimenté par la batterie lithium-ion de 6 kWh. L'autonomie en mode tout électrique est annoncée pour 50 km et la consommation de carburant en mode économique, avec seul le moteur thermique engagé, atteinte les 2,8 l/100 km.

### 2013 : SPORTS HYBRID I-DCD, L'HYBRIDE À DOUBLE EMBRAYAGE



La Honda Freed, jamais vendue en Europe, bénéficie de la technologie I-DCD.

En 2013, Honda présente 3 solutions hybrides qui viendront prendre le relais de l'IMA. Parmi celle-ci, le Sports Hybrid i-DCD, pour Intelligent Dual Clutch Drive est destinée aux petits modèles de la gamme et va explorer les possibilités offertes par l'utilisation d'un double embrayage.

Ce double embrayage fait le lien entre le moteur électrique, intégré dans la boîte de vitesses à 7 rapports et un moteur thermique à quatre-cylindres de 1,5 litres à cycle Atkinson. En fonction du rapport de boîte de vitesses choisi, l'évolution peut se faire en mode tout électrique ou en associant le moteur thermique. Les Honda Fit, Freed, Grace, Jade, Shuttle ou encore Vezel, réservés au marché japonais, vont être disponibles dans une version Sports Hybrid i-DCD



CONTACT PRESSE :

**BRUNO CHEMIN**

[bruno.chemin@honda-eu.com](mailto:bruno.chemin@honda-eu.com)

POUR PLUS D'INFORMATIONS

<https://hondanews.eu/fr/>