

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

29 juillet 2021

**LA TECHNOLOGIE e:HEV DU HR-V OFFRE UN MELANGE OPTIMAL
D'EFFICACITE ET DE PERFORMANCE**



- **Le nouveau HR-V est équipé de série de la technologie hybride à double motorisation**
- **Le système e:HEV offre un équilibre optimal entre économie de carburant, faibles émissions et performances dynamiques**
- **La technologie s'appuie sur plus de 20 années d'expérience en matière de voitures hybrides et les enseignements retirés de la Formula 1®**
- **D'ici à la fin de 2022, l'ensemble des modèles grand public de Honda seront électrifiés.**

Honda a annoncé que le nouveau HR-V, dont la commercialisation en Europe débutera à la fin 2021, sera uniquement doté du groupe motopropulseur hybride de pointe e:HEV du constructeur. L'installation de ce groupe motopropulseur à bord de ce SUV compact représente une nouvelle alliance entre efficacité et performance dans cette catégorie hautement concurrentielle.

Le groupe motopropulseur e:HEV de la nouvelle génération de HRV délivre une puissance maximale de 96 kW (131 PS), avec un couple de 253 Nm. Le résultat : des déplacements fluides dans le plus grand confort, aussi bien en secteur urbain qu'à des vitesses de croisière soutenues sur autoroute. Son système hybride sobre en carburant émet 122 g/km de CO₂ (WLTP) pour une consommation de 5,4 l/100 km (WLTP), et permet au HR-V d'accélérer de 0 à 100 km/h en 10,6 secondes.

Le nouveau HR-V, dernier modèle à rejoindre la gamme e:HEV aux côtés du CR-V et de la Jazz, sera uniquement disponible avec un groupe motopropulseur hybride. N'ayant pas besoin d'être branché ni mis en charge, le HR-V convient à toutes les situations de conduite, combinant le réactif et l'efficacité d'un véhicule électrique avec la facilité d'utilisation et la flexibilité des voitures traditionnelles à essence et diesel.

e:HEV: faibles émissions, réactif élevé

Le groupe motopropulseur de pointe e:HEV offre une expérience unique en matière de motorisation hybride complète ; il a été salué dans toute l'Europe pour sa capacité à allier de solides performances avec des niveaux élevés d'efficacité et de raffinement. Le système se compose de deux puissants moteurs électriques compacts associés à un moteur à essence DOHC i-VTEC de 1,5 litre à cycle Atkinson, une batterie lithium-ion et une transmission innovante à pignon unique couplée à une unité de gestion de l'énergie intelligente (IPU).

À bord de la nouvelle Jazz, le groupe motopropulseur e:HEV a déjà fait la preuve que son rapport entre consommation de carburant et accélération se situe parmi les meilleurs. Son montage sur le HR-V a recours à une disposition similaire des composants pour une efficacité tout aussi impressionnante, du fait notamment d'un couple supérieur obtenu grâce à des améliorations de la combustion interne du moteur à essence et de l'IPU. Par ailleurs, le nombre de cellules de la batterie a été porté de 48 à 60 afin de tenir compte des dimensions supérieures du HR-V, et d'accroître les capacités de stockage et de distribution de l'électricité par rapport à la Jazz, d'une puissance de seulement 80 kW. Malgré le nombre plus important de cellules de la batterie, l'espace intérieur a été préservé grâce à l'ingénierie intelligente du bloc de batteries. Les autres améliorations du groupe motopropulseur comprennent une réduction du rapport de démultiplication entre le moteur électrique et les roues, afin d'accroître simultanément les capacités d'accélération et les performances dynamiques du HR-V.

Ce qui distingue le système e:HEV est la manière fluide dont s'effectuent les passages entre ses trois modes de conduite afin de garantir des performances optimales de chaque composant, tant en conduite urbaine que sur autoroute. L'unité de contrôle électronique intelligente passe automatiquement et en permanence de la propulsion électrique à la propulsion hybride ou à la propulsion thermique en fonction du mode de conduite le plus économe en carburant, selon les conditions de circulation.

À vitesse constante, notamment sur autoroute, le système fonctionne en mode thermique, car c'est le plus efficace dans cette situation. Si une accélération supplémentaire est nécessaire, par exemple pour un dépassement, la voiture passe en mode hybride afin de fournir la puissance supplémentaire. En outre, en mode hybride, l'énergie du générateur à moteur à essence peut être redirigée pour alimenter la batterie, ce qui renforce l'efficacité du système.

Le mode « Sport » peut être activé via le sélecteur de conduite, et procure une réponse de l'accélérateur encore plus vive, tandis que le mode « Éco » règle la climatisation et la réponse de l'accélérateur pour mettre l'accent sur l'efficacité énergétique. En plus du mode « Normal », qui offre le meilleur équilibre entre les modes « Sport » et « Éco », le conducteur peut passer d'un mode de conduite à l'autre en appuyant sur un interrupteur.

Pour une expérience plus proche de celle d'un véhicule électrique, il est également possible de sélectionner la gamme B de la transmission, qui offre des niveaux sélectionnables de récupération d'énergie en roue libre ou au freinage. À l'aide des palettes situées derrière le volant, le niveau de récupération d'énergie et la force générée par l'effet de décélération peuvent être considérablement augmentés par rapport à la gamme D normale.

Les passages d'un mode à l'autre - y compris le démarrage du moteur pour produire de l'électricité - sont pratiquement imperceptibles pour les occupants. Au lieu d'un système conventionnel de répartition de la puissance doté d'une boîte de vitesses planétaire générant des niveaux élevés de friction, la transmission à pignon fixe crée beaucoup moins de résistance grâce à une pignonnerie réduite au minimum, ce qui permet une consommation moindre d'énergie en conduite purement électrique.

Grâce à cela, le système hautement efficace de Honda atteint un ratio plus élevé de temps de conduite électrique cumulé en ville que les autres hybrides actuellement sur le marché.

Mise en œuvre de l'expertise de l'hybride de la Formule 1®

S'appuyant sur l'expertise technique de son équipe de sport mécanique, le programme de

motorisations hybrides de Formule 1 de Honda, victorieux en course, a inspiré la technologie du système hybride e:HEV afin d'offrir des niveaux inégalés d'efficacité énergétique sur route. Ainsi, le nouveau e:HEV HR-V fait la preuve d'une efficacité et d'une puissance exceptionnelles dans un large éventail de situations.

Héritage hybride

En 1999, la Honda Insight permit à la marque de devenir un leader mondial de la technologie hybride. Premier modèle hybride, tous constructeurs confondus, vendu en Europe, il lança le système IMA (Integrated Motor Assist) du constructeur ; celui-ci exploitait principalement le moteur thermique et, faisait appel à l'assistance du moteur électrique et à la récupération de l'énergie de freinage lorsque cela était nécessaire, afin d'accroître l'accélération et de réduire la consommation de carburant. Honda a ensuite poursuivi le développement de sa technologie hybride et le système de pointe à deux moteurs e:HEV équipe désormais la Jazz, le CR-V et le nouveau HR-V - et dans un proche avenir la 11^e génération de Civic.

Le nouveau HR-V e:HEV sera disponible en Europe à partir de la fin 2021. Les clients peuvent manifester leur intérêt sur <https://services-auto.honda.fr/rester-informe/nouveau-hr-v-ehv>

– Fin –