



Accord 2.2i-CTDi Executive

Berline 4 portes

Prix du modèle testé : **30.780** €

TMC : **867** €

TR : **533** €

Autonomie : 65 litres = 1.050 km

Émissions de CO2 : 164 gr/km



Motoriste réputé, Honda est un des maîtres incontestés des moteurs carburant à l'essence. Sa présence remarquée en Formule 1 Auto, en Grand Prix Moto et en compétition off-shore confirme et explique cette maestria. D'ailleurs, grâce à la fiabilité de ses moteurs, Honda excelle aussi, entre autres, dans le jardin avec ses motoculteurs ou ses tondeuses, dans l'industrie avec ses pompes à eau ou ses groupes électrogènes. Tardivement par rapport à presque tous les constructeurs automobiles, le Japonais s'est penché sur le diesel. Il lui devenait difficile de négliger le marché européen, demandeur depuis des décennies.

À peine esquissé dans l'article sur la Tourer, le moteur CDTI Honda est un bijou qui mérite que l'on s'y penche quelques instants. La technique de fonderie retenue utilise un alliage d'aluminium à l'état semi solide coulé dans un moule. La précision du moulage final est atteinte grâce à une haute pression combinée à l'usage d'un cylindre à noyaux de sable. Les chemises des cylindres sont placées avant l'injection de l'aluminium.

Cette technique délivre un bloc-moteur compact, léger, rigide, aux cotes précises. Le common rail, doté d'un turbo compresseur à géométrie variable



avec échangeur, de l'Accord procure un couple de 340Nm et une puissance de 140cv. Cette puissance est loin d'être exceptionnelle dans le cadre d'une étude du motoriste de Formule 1. De fait, d'autres critères ont guidés les ingénieurs ! Par exemple, les rejets toxiques dans l'air, la faible consommation et le silence !

Diverses technologies participent aux performances environnementales du moteur : rapport volumétrique limité à 16,7 :1, précision de fabrication limitant les frottements, vanes de commande tourbillonnaire à variation continue, exploitation optimale des chambres de combustion, double injection, recirculation des gaz d'échappement, cylindres décalés, arbre d'équilibrage secondaire, culbuteurs à rouleaux, convertisseurs catalytiques... Ces choix ont pour conséquence de maintenir la consommation proche des six litres réels en utilisation quotidienne, sachant que la voiture testée est à la fin de sa phase de rodage. D'ores et déjà, les normes environnementales Euro IV sont respectées sans filtre à particules. De plus, les nombreux panneaux d'absorption sonore installés autour du bloc-moteur et la surépaisseur du pare-brise contribuent au silence dans l'habitacle et autour de la voiture.



Les équipements proposés dans l'Accord confirment que c'est une berline à piloter confortablement plutôt qu'une automobile à vivre. Pas d'ordinateur de bord, un prestige sobre dans des fauteuils de cuir désagréables par forte chaleur, une visibilité avant et arrière limitée par les montants imposants, des balais d'essuie-glaces dont le remplacement permettraient d'encore réduire le pourtant prodigieux Cx de 0,26, un rayon de braquage important, un bouton de condamnation de portière juste au droit du coude, un accès perfectible pour les grands gabarits à l'arrière... sont des points qui pourraient être aménagés dans une prochaine mouture. L'option d'une boîte de vitesses automatique compléterait le plaisir de conduire relax.

Par contre, le propriétaire approuvera sans retenue la souplesse du moteur et l'étagement précis de la boîte de vitesse manuelle, le comportement routier serein en toutes circonstances, le volume du coffre dont le rabattement des sièges arrière augmente sensiblement la contenance, le silence dans l'habitacle, la garantie de trois ans limitée à cent mille kilomètres ainsi que la légendaire fiabilité des Honda. Cette dernière explique les rares passages chez le concessionnaire et les faibles coûts de maintenance.

