

LA NOUVELLE HONDA ACCORD TROP SAGE POUR LA MARQUE ?

La réputation et le prestige de Honda sont tels que l'on attend toujours plus de ce Japonais. Alors, la nouvelle Accord est-elle aussi novatrice que certains autres modèles de la marque ?

Chez Honda, si l'on considère la Civic, disons la berline 1600 — flanquée, rappelons-le, du mirifique coupé CRX — il y a de quoi être ébloui. La ligne possède une forte personnalité qui lui permet de ne ressembler à aucune autre, même japonaise. Et, surtout, son architecture représente un véritable tour de force que nous avons d'ailleurs salué lors de notre banc d'essai du 1^{er} février 88. En effet, en dépit de son double arbre à cames en tête, le moteur est ultra-compact. La suspension avant aussi a été miniaturisée. Du coup, lorsque l'on observe le capot si bas et plongeant, on se demande comment il peut réellement abriter la mécanique.

Or, si l'on s'interroge sur les raisons qui poussent Honda à créer une petite berline de très large diffusion



L'habitacle ▲ est extrêmement luxueux.



▲ L'aileron de cette 2.2 litres n'a pas été retenu en série dans les équipements français.

◀ Certes le style est élégant et sobre (ici la « 2 litres ») mais la personnalité, et l'identité Honda, ne sont pas aussi fortes que dans une Civic.



ou caractère aussi typé, on ne peut, à l'inverse, que s'interroger également sur les (autres) raisons qui forcent le même constructeur à sortir une Accord aussi sage ?

Plus grande que la précédente

Indiquons d'abord que cette nouvelle Accord a été nettement agrandie : elle frôle dorénavant les 4,70 m (+ 15 cm). Son empattement lui-même a été allongé (de 12 cm) et sa hauteur a été augmentée (de 3,5 cm). Son habitacle est évidemment beaucoup plus spacieux, d'autant qu'à largeur extérieure égale, les passagers gagnent quelques précieux millimètres aux coudes.

La première chose frappante est la réserve des stylistes.

La silhouette est très loin d'exhiber la même personnalité, la même identité Honda que la Civic citée plus haut. On se dit alors que l'aérodynamique doit être révolutionnaire : eh bien, non ! Le Cx de la version de base est de 0,33 (il est donc supérieur, mais inconnu, pour la plus puissante des Accord) : pas mieux que la Civic, pourtant handicapée par une longueur très inférieure, qui, elle, n'a rien sacrifié au style.

Sinon, il faut être admiratif devant la haute qualité de construction, rivalisant directement avec les marques allemandes les plus huppées, Audi, BMW ou Mercedes.

Les doubles arbres, c'est fini

Surprise — pour ne pas dire déception — les moteurs de la gamme Accord, pourtant exclusivement à quatre soupapes par cylindre, ne possèdent plus deux arbres à cames en tête. Interrogés à ce sujet, les responsables de la marque nous ont répondu : « C'est pour un encombrement réduit sous le capot. » Tellement surpris par cette réponse, surtout si l'on prend en compte le tour de force réussi avec la Civic auquel nous faisons allusion plus haut, nous nous sommes permis d'insister. Mais la réponse fut catégoriquement la même. Le gag se situera quelques heures plus tard, au

dîner, lorsque les mêmes responsables nous expliqueront qu'au Japon, cette Accord possédait... un double arbre !

Bref, la gamme des puissances des trois moteurs à arbres d'équilibrage tournant en sens inverse (2 litres, carburateur, 112 ch — 2 litres, injection, 135 ch — 2.2 litres, 150 ch) est loin d'être mirobolante. En effet, les puissances au litre de cylindrée restent très modestes pour le prestigieux constructeur japonais : respectivement 56, 68 et 70 ch. Si l'on prend le moteur le plus brillant (2.2i), le couple n'est pourtant pas son point fort : 20,2 mkg, soit seulement 9,4 au litre, et, surtout, obtenus au régime beaucoup trop élevé de 5 000 tr/mn. Mais, au volant, on constate que la courbe complète est tout de même mieux remplie qu'il n'y paraît. A ceux qui s'étonneraient de la puissance relative (150 ch) du plus performant des modèles de cette grosse berline, il faut préciser qu'un « 5 cylindres », déjà dévoilé au Japon, arrive (position longitudinale, en arrière de l'essieu).

Habitacle grand luxe

En ouvrant la porte de l'Accord, on découvre un habitacle somptueux. Certes, le style reste japonais, mais l'équipement est luxueux et la finition irréprochable. La position de conduite, une bonne habitude Honda, est idéale.

Le comportement routier est excellent. Les typiques suspensions (triangles superposés très spéciaux à l'avant et multi-bras à l'arrière) assurent une bonne géométrie et son respect par un guidage efficace. Toutefois, on attendait encore mieux de Honda. La motricité est imparfaite, bien sûr avec les trop petites roues de 14 pouces de diamètre équipant les « 2 litres » mais aussi avec les 15 pouces de la 2.2i pourtant pourvues du nouveau Michelin MXV 3. De plus, la limite du sous-virage est atteinte assez facilement. Sans aucun doute, un gros progrès pourrait être accompli grâce à un amortissement électronique.

En outre, encore une fois curieusement, aucune des voitures de cette présentation internationale n'était équipée des quatre roues directrices. Ce ne sera qu'une option. Bizarre, qu'à l'instar de Citroën équipant en série la XM haut de gamme de la suspension hydraactive, Honda n'ait pas choisi de doter sa nouvelle Accord 2.2i de la technique propre à la marque.

Certes, la nouvelle Accord est une berline de très haute qualité. Toutefois, si l'on choisit d'acheter une Honda, c'est parce qu'elle propose plus qu'une Peugeot 605, pour ne citer qu'elle. Or, là, ce n'est pas évident.

Gilles DUPRÉ