

Une Accord diesel BVA pour mieux convaincre

Carrosserie : berline 4 portes et break 5 places de 4,72 m de long. Coffre : 460 dm³ (berline) et 395/672 dm³. Poids à vide : 1 593 kg (2.2 i-DTEC BVA5).

Motorisations : essence 4 cylindres 16 soupapes atmo à admission variable i-VTEC 1 997 cm³ de 115 kW/156 ch/9 cv et 2 354 cm³ de 148 kW/201 ch/13 cv. Turbo-diesel 4 cylindres 16 soupapes common rail i-DTEC 2 199 cm³ de 110 kW/150 ch/8 cv. Traction avant. Boîte mécanique à 6 vitesses ou transmission automatique 5 rapports. Direction à assistance électrique, ABS/EBD, VSA/TSA et 6 airbags de série (dont 2 rideaux avec capteur de retournement).

Performances (données constructeur, 2.2 i-DTEC Boîte6 /2.2 i-DTEC BVA5) : V Max : 212/207 km/h. 0-100 km/h : 9"6/10"2. Conso moy. norm : 7,3-4,6-5,6/8,5-5,3-6,4 l./100. CO₂ : 148/170 g/km.

Prix : 4 versions berline 4 portes diesel/BVA, de 32 700 (2.2 i-DTEC Exclusive AT) à 39 200 € (2.2 i-DTEC Luxury Innova AT). Diesel/BVM6 à partir de 28 350 €. 4 versions break Tourer diesel/BVA, de 34 030 (2.2 i-DTEC Exclusive AT) à 40 530 € (2.2 i-DTEC Luxury Innova AT).

Les concurrentes

Citroën C5 : jolie, y compris en break Tourer, cette grande routière est pleine d'attrait (2.0 HDi 138 ch BVA6 Confort 4 p. à 29 800 €).

Ford Mondeo : en berline comme en break, une belle habitabilité et beaucoup d'atouts variés (2.0 TDCi 140 ch BVA6 Ghia X 4 p. à 31 000 €).

Opel Insignia : Sacrée "Voiture de l'année 2009" et arborant une grande modernité sur toutes ses facettes (2.0 CDTi 160 ch BVA6 Cosmo à 30 200 €).

Renault Laguna : pas mal réussie au plan esthétique, mais encore plus convaincante à l'usage (2.0 dCi 150 ch BVA6 Expression 5 p. à 29 350 €).

■ *En accolant une boîte automatique à son diesel de bonne réputation, Honda permet à son Accord de rivaliser un peu plus avec les modèles "premium".*

Lancée courant 2008, la dernière Accord dispose assurément de l'un des meilleurs 4 cylindres turbo-diesel du moment. Mais afin de tirer encore mieux son épingle du jeu sur l'Hexagone, Honda vient de concocter une boîte automatique spécialement conçue pour servir le 2.2 i-DTEC de 150 ch. L'accouplement diesel/BVA qui en résulte constituant du reste une première pour la marque nipponne.

Techniquement parlant, cette nouvelle BVA partage ses principaux éléments avec celle du vaisseau amiral Legend, mais dans une installation ajustée aux dimensions d'un compartiment moteur moins vaste. Entraînant la révision de nombreuses fonctions (refroidissement notamment). Son seul problème réside néanmoins dans le fait de n'avoir que 5



■ **Panorama**

L'Accord diesel BVA accente la facilité de conduite, dans le contexte d'une modernité technologique qui vaut celle des modèles "premium".

rapports, quand la concurrence "premium" en affiche 6, voire 7... Inconvénient théorique compensé par des lois de changement de rapports bien régulières, liées aux perstations joufflues du propulseur, riche d'un système common rail de 3^e génération (pression d'injection à 1 800 bars, 5 injections par cycle, etc).

Position Drive ou Sport

Parallèlement à la facilité d'utilisation patente de cette BVA, la position Drive – le mode automatique classique – n'empêche pas le conducteur de rétrograder – et sur l'instant – en donnant une impulsion manuelle à la palette idoine. Et sur le mode S – comme Sport – les changements de rapports sont asservis à la seule décision du conducteur. Les transitions

entre les rapports s'avèrent également plus fermes et plus rapides qu'en D, avec un effet de frein moteur également accru. Evidemment, des garde-fous électroniques écartent toute erreur de manipulation.

L'apport de la BVA sur le 2.2 i-DTEC (2 000 € de supplément à finition égale) se solde par un léger surcroît de consommation sur la boîte manuelle 6 vitesses habituelle (5,6 l./100 en Euromix), tout en restant cantonnée à 6,4 l./100 sur l'Accord 4 portes, et 6,6 l. sur le break Tourer. Mais le système de pilotage de la BVA se charge aussi de lisser tous les petits gaspillages (les petites variations d'accélération inutiles) pour contenir autant que faire se peut la consommation. De la même façon, les émissions de CO₂ de l'Accord 4 portes diesel BVA se stabilisent à 170

g/km, contre 148 g/km en boîte 6, mais sans incidence dans la classification E du malus (750 €).

Au volant, l'association du 2.2 i-DTEC et la nouvelle BVA Honda est épatante pour son homogénéité rare. Certes, on ne joue ici que sur 5 rapports, mais la large plage de couple de l'excellent diesel Honda permet de s'en accomoder, et même de s'en satisfaire ! Car sur la position Drive, l'automatisme intégral épaula déjà avantagement le conducteur. Mais on apprécie aussi la possibilité de reprendre la main à chaque instant, rien qu'en appuyant sur la bonne palette. Et sur Sport, c'est vraiment le pilote qui tient "le manche", lui seul décidant du régime-moteur à adopter. Mais quelle que soit l'efficacité obtenue, et du plaisir de conduite susceptible d'en découler, on se surprend à remettre rapidement le levier central en D, tant ça marche bien comme ça en roulage routinier. CQFD !

■ **Philippe Hervieu**