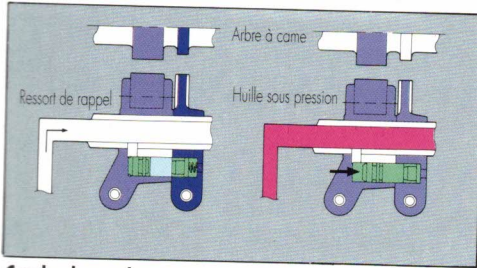


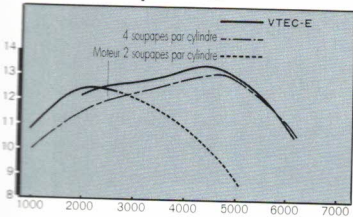
VEi EN HARMONIE AVEC L'ENVIRONNEMENT

1.5 l - 16 S - 90 ch

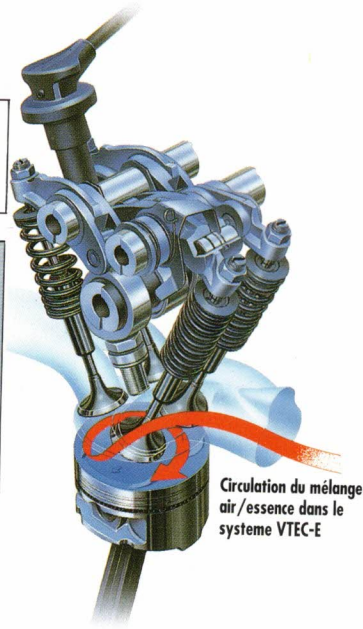
VTEC E simple arbre à cames en tête (SOHC)
Injection électronique PGMFi



Courbe de couple moteur



Puissance maximum 66 Kw/90 ch/5500 tr/mn
Couple maximum 129 Nm/4500 tr/mn
4,5 litres à 90 km/h



Circulation du mélange
air/essence dans le
système VTEC-E

Respecter l'environnement est un devoir civique

En utilisant des véhicules consommant peu et donc émettant de très faibles rejets toxiques.

Toute la gamme CIVIC possède déjà en série des moteurs catalysés utilisant le carburant sans plomb. Cependant, désireux d'apporter une contribution significative aux efforts de protection de l'environnement, les motoristes HONDA ont développé le moteur VTEC E.

Nécessité des années 90 : économie, rendement maximum et faible émission des gaz polluants

Honda maîtrise parfaitement l'électronique automobile.

La réponse HONDA s'applique par une technologie spécifique de combustion. Dans le cylindre, les orifices d'admission sont usinés permettant une arrivée d'air directe au bénéfice d'un mélange idéal air carburant. La zone d'injection formée entre le piston et la culasse est l'élément clé qui favorise les turbulences et aide à obtenir un mélange idéal carburant/air ainsi qu'une combustion ultra rapide.

Pour une propagation rapide de la chaleur, la bougie se situe 2 mm plus en avant de sa position conventionnelle.

VTEC-E

Distribution variable à gestion électronique



La Honda Civic VE

Alors que les constructeurs européens ont abandonné l'idée de fabriquer un moteur propre à mélange pauvre (le fameux "Lean-Burn"), les Japonais semblent vouloir y revenir. Ainsi la Honda Civic VEi, première voiture équipée d'un moteur de ce type à être commercialisée sur notre marché.

ORIGINALE

Le moteur VTEC-E (E pour économie, ce qui le différencie du VTEC équipant les modèles sportifs de la gamme) qui équipe la Civic VEi a pour but de réduire la consommation sans sacrifier la puissance. A la base, c'est un classique 1493cc à 4 soupapes par cylindre mais dont la particularité est d'agir en deux phases.

Jusqu'à environ 2800 trs/min le mélange air/essence est maintenu à un niveau très pauvre, c'est à dire qu'il reçoit beaucoup plus d'air qu'un moteur à essence catalysé. Puis, au delà des 2800 trs/min, la proportion d'essence redevient normale.

Il s'agit d'une application vraiment originale du brevet "VTEC" basé sur des levées de distribution variables selon le régime moteur dont Honda est particulièrement fier. L'adjonction du mélange variable offre des performances tout à fait intéressantes -au point de vue du couple, par exemple-, tout en parvenant à consommer très peu... à condition de rester le plus souvent possible sous la limite des 2800 trs/min.

ÉCONOMIQUE À L'USAGE

Honda annonce d'ailleurs des consommations normalisées exceptionnellement basses de 6,7 l/100 km en cycle urbain, ce qui n'est finalement pas plus que de nombreux moteurs Diesel.

Sur route, le passage du mélange pauvre au mélange classique est à peine perceptible et l'on dispose de bonnes capacités d'accélération ou de reprises, à condition toutefois de ne pas hésiter à rétrograder, car en 5ème vitesse, le changement de phase correspond à 120km/h et provoque un "trou" à l'accélération en cas de dépassement. par exemple.



COMPLETE

Les autres caractéristiques de la Civic vous sont déjà bien connues puisque nous en avons présenté un essai dans notre journal du 9 avril dernier.

Les particularités du modèle VEi sont qu'il n'est vendu qu'en version trois portes et qu'il reçoit un équipement spécifique de série: direction assistée et radio-cassette notamment mais surtout un airbag côté conducteur, ce qui est un vrai "plus" pour la sécurité.

Les autres qualités de cette voiture sont toujours présentes avec ses formes originales et plaisantes, son habitacle accueillant et sa tenue de route sécurisante sans être exagérément sous-vireuse, le conducteur sportif pouvant mettre à profit un train arrière assez incisif. Le freinage, la transmission et la direction sont sans reproche, d'une douceur toute japonaise.

Regrettons toutefois l'indisponibilité de l'ABS, ce qui est incom-

préhensible surtout lorsque Honda semble vouloir jouer la carte de la sécurité sur ce modèle avec l'airbag de série.

PAS DONNÉE

Honda nous propose donc une voiture intéressante, offrant une nouveauté qui préfigure peut-être ce que seront les moteurs à essence de demain, c'est-à-dire une alternative aux Diesel dont le prix au litre se rapproche de plus en plus de celui de l'essence.

Reste à savoir si l'acheteur sera prêt à payer le supplément de prix exigé par l'innovation technique: 573.000 F TTC; ce n'est pas donné, mais à peine plus cher que la LSi sans airbag... et sans mélange variable!

M. M.