



Civic IMA Hybride 1.3 i-DSI



Les consommations d'énergie, qu'on le veuille ou non, occupent les esprits des concepteurs et des acheteurs de voitures. S'il en est qui les négligent allègrement, il en est d'autres qui tiennent pour incontournable le paradigme d'une nouvelle façon de se déplacer à la fois en tenant compte des habitudes et aussi des nouveaux comportements à apprendre. Honda fait travailler ses ingénieurs, entre autres, sur le projet IMA (Integrated Motor Assist). La Civic testée propose une technologie impressionnante dans une voiture pour le moins banale à défaut d'être austère. Le prix à payer par l'acheteur potentiel est important, tant en monnaie sonnante qu'en modularité. Il serait utile que des incitants soient envisagés par nos gouvernants pour l'achat de véhicules polluant peu.

La Civic IMA se conjugue exclusivement en quatre portes. D'une part, les batteries du moteur électrique sont disposées entre le dossier fixe de la banquette arrière et le volume du coffre. Cela pèse sur le transport éventuel d'objets encombrants. Il est vrai que les principaux marchés visés par ce

nouveau concept sont les continents prisant les trois corps classiques (Asie, Amériques...). Seulement cinq pour cent des ventes de Honda concernent l'Europe. Le besoin de rentabilisation des coûts de recherche explique peut-être que l'on ne rencontrera pas de sitôt de système hybride couplé à un moteur diesel. D'autre part, la Civic IMA coûte son lot d'euros de plus que la 1400cc traditionnelle... pour l'économie d'à peu près un litre et demi aux cent et d'un cheval fiscal. En ville, les dispositions dont dispose l'IMA représentent une économie de quelque vingt-cinq à trente pour cent. Ce qui explique que l'IMA est exempté de la taxe londonienne de cinq livres aux portes du centre-ville.

Le moteur électrique de l'IMA libère son couple maximum dès les premiers tours de roues. À vitesse stabilisée, le thermique contribue seul à la traction et le bloc électrique recharge les batteries. En

Berline hybride

Prix du modèle testé : **22.000 €**

TMC : **62 €**

TR : **148 €**

Autonomie : 50 litres = 950 km

Émissions de CO₂ : 120 gr/km

décélération, le thermique neutralise trois de ses quatre cylindres pour transférer le maximum de charge sur le générateur. Le quatrième cylindre reste opérationnel pour maintenir le

capteur de position du vilebrequin. À l'arrêt, le thermique se coupe éliminant ipso facto les consommations et les rejets inutiles. Passez la première et il redémarre.

Un polissage des pièces mobiles limite les frottements du moteur et améliore également le rendement du quatre cylindres. Un double allumage séquentiel optimise la combustion complète et rapide du carburant. Deux bougies par cylindre assurent à la fois une gestion de l'essence et une puissance accrue. Grâce à son équipement limité, la Civic maîtrise aussi son embonpoint malgré le poids des batteries. Enfin, l'aérodynamisme complète le tableau avec un Cx mesuré et une surface frontale de berline. L'instrumentation, quant à elle, reprend, à

l'aide de compteurs luminescents, les quelques informations utiles pour rappeler que le couple est à bas régime. Le niveau de charge des batteries, l'assistance apportée par le moteur électrique, les prestations du générateur, la consommation instantanée et la consommation moyenne sont clairement indiqués.

Au-delà du coup d'essai, de l'application théorique des principes dans une première application pragmatique, les ingénieurs Nippons ont imaginé une phase transitoire devant mener à la voiture totalement propre. Grâce à ses deux moteurs, l'IMA dispose d'une autonomie confortable. Dans les conditions quotidiennes, la Civic se conduit comme tout autre véhicule. Le conducteur impatient aura toujours à sa disposition les qualités sportives intrinsèques des Honda. Pour le reste, le constructeur Honda reste égal à lui-même en proposant une finition sans reproche, une direction et une boîte de vitesse précise, une discrétion et une souplesse légendaire de la mécanique. Dans le futur, Honda souhaite équiper d'autres modèles de sa gamme de la solution hybride.