



2.0 iVTEC



Honda nous a habitués à des voitures de qualité ayant un comportement sportif affirmé. Le Stream confirme cette impression. La qualité de fabrication est sans faille. Les performances du moteur sont étonnantes compte tenu de la faible consommation. La tenue de route est idéale. Ce modèle a tout pour plaire et pourtant, on le rencontre si peu sur nos routes. Mais où donc le bât blesse-t-il ? D'abord, il est connu que Honda vise d'abord les marchés japonais et nord-américain. Cela voudrait-il dire que les critères de choix européens soient délaissés ?

La sobriété est notable pour un ensemble de ce poids (environ 1,5 tonne). Le secret ! D'abord, il y a le moteur de la nouvelle génération iVTEC à commande d'ouverture des soupapes d'admission variable en continu. Un système

supplémentaire VTC (Variable Timing Control) modifie le calage des arbres à cames en fonction de la charge. Au ralenti, le 2.0 litres est

silencieux. Puis il ronronne aux allures normales. Après, il feule. À 5000 tours, il délivre une "nouvelle" puissance qui séduit, elle aussi, par sa douceur et son onctuosité. Et, à ces régimes peu communs pour une familiale, il permet de s'amuser sur la route, d'autant que la précision de la boîte de vitesses est exemplaire. Et que le châssis est à la hauteur des prestations. Dans les virages, sur des routes en piètre revêtement, la rigueur de sa tenue de route donne du fil à retordre aux sportives bon teint. C'est pour dire !

Les dimensions inhabituelles participent également à la faible consommation. Plus proche d'un long break que d'un monovolume, le Stream est nettement plus long que la majorité de ses concurrentes pour

**Monospace compact/break surélevé**

Prix du modèle testé : **22.745 €**

TMC : **1.239 €**

TR : **316 €**

Autonomie : 55 litres = 650 km

une surface moindre de prise au vent. Le coefficient SCx est donc à son avantage. Et comme le centre de gravité est bas, il assure un comporte-

ment routier proche de celui d'une berline. La partie avant, directement importée de la Civic, conserve la structure du sommet des ailes respectueuse des piétons en cas de choc. La partie arrière accueille trois rangées de sièges pour un total de sept passagers. Pour autant, tout de même, que les bagages soient strictement contingentés comme dans les compagnies d'aviation. L'accès à la troisième rangée est, dans le cas du Stream, plus facile que dans le cas de la majorité des concurrentes.



tion centralisée par télécommande... Pourtant, dans le véhicule testé, pas d'horloge et pas de radio ! L'aménagement intérieur est spartiate et sommaire pour certains. Seuls quatre adultes seront à l'aise pour des trajets importants parce que le strapontin de la banquette du milieu est inconfortable et dur et que les deux sièges de la troisième rangée sont tout aussi déplaisants. La place pour les jambes de la banquette médiane y est. En largeur cependant, l'espace est compté. Les sièges sont coulissants et les dossiers rabattables. Il y a de nombreuses combinaisons d'aménagement et les manipulations sont aisées. Les ingénieurs nippons ont opté pour des solutions solides qui ont fait leurs preuves. Les Honda sont réputées pour conserver longtemps leur cote de revente. Les entretiens réduits et une solide garantie complètent les arguments de vente.



L'équipement est impressionnant : Freinage ABS avec répartition électronique RFE, airbags frontaux et latéraux, air conditionné à régulation automatique, quatre vitres électriques, condamna-