



Accord Tourer



Que l'on aime ou non les constructeurs japonais, il est évident qu'ils savent construire des voitures aux avantages manifestes en matière de précision de fabrication, de sérieux de montage, de qualité matériaux utilisés et tutti quanti. Sans enlever le moindre mérite aux constructeurs d'autres pays qui, depuis, pour certains, ont suivi le mouvement et même repris la main en matière de perfectionnement.

N'empêche qu'Honda vient encore de signer une page de son histoire en livrant ses premières Accord breaks alimentées au diesel. Sûr qu'on en verra de nombreuses sur les routes...

La tenue de route est à la hauteur quels que soient les itinéraires suivis. La direction est précise et la Tourer se présente comme une routière familiale homogène de niveau supérieur. L'élégance en prime. La garde relative-

ment faible de la voiture et la ligne fuyante ne laissent pas imaginer que le volume de chargement de la Tourer est vraisemblablement le plus logeable de la catégorie. Le train arrière compact permet d'abaisser le plancher et accroît encore plus le volume disponible à l'intérieur. La roue de secours a cédé la place à un ensemble anti-crevaision.

Au volant de la version Sport, la réserve utile est au menu. Les quatre touches du régulateur de vitesse, situées à droite du volant, sont faciles à utiliser. Deux témoins distincts au tableau de bord affichent en vert, l'un que le régulateur est utilisable, l'autre qu'il est en fonctionne-

ment. À la mise de la clef, un doux signal sonore rappelle l'obligation du port de la ceinture. C'est plus efficace que de l'entendre après le démarrage.

À l'arrière, la banquette 40/60 voit dossiers et sièges se manipuler d'une seule main, de concert pour laisser un plancher horizontal.

Pratique aussi la commande motorisée d'ouverture du coffre à la clef et celle de fermeture dont l'impulsion se fait aussi d'une main. Pour la sécurité, la fermeture est interrompue en cas de besoin grâce à un capteur de positionnement qui détecte un éventuel ralentissement à la des-

cente ou lorsqu'un contact, généré par un doigt ou un vêtement, est décelé dans le tube de caoutchouc ceinturant l'ouverture.

Les motoristes de Honda sont réputés pour les solutions essence qu'ils ont mises en œuvre au cours des cinquante dernières années. Les quelques motards parmi vous ont encore le souvenir des mono, bi, tri cylindres, des fameuses quatre-pattes, des six pistons, des moteurs verticaux, à plat, en V face ou perpendiculaires à la route... Les ingénieurs Nippons ont tout réussi.

Les voilà qui se penchent sur le diesel... Avec quel brio ! Ce 2.2 est coupleux "du malheur", puissant, souple. Les accélérations viennent à la fois en douceur et avec force. Dans la circulation ou sur route, les manœuvres de dépassement se font sans souci. Stupéfiant !

Break	
Prix du modèle testé :	27.725 €
TMC :	867 €
TR :	549 €
Autonomie : 65 litres = 950 km	

