



Deux voitures de race

Le moteur Honda VTEC de 1,6 l anime actuellement deux nouveaux modèles, présentés lors du dernier Mondial de l'Automobile : la Civic 1.6i-VT (à gauche) et le coupé CRX 1.6i-VT (à droite). Avec un moteur de 8 CV fiscaux, qui développe 110 kW CEE (150 ch) à 7 600 tr/min, la CRX 1.6i-VT atteint les 222 km/h (sur circuit) et la Civic 1.6i-VT atteint 208 km/h.

Ces deux voitures sont livrées avec un équipement et une finition luxueux.

Elles sont chaussées de pneumatiques 190/60 R 14, sur jantes en alliage 14 x 5,5 J.

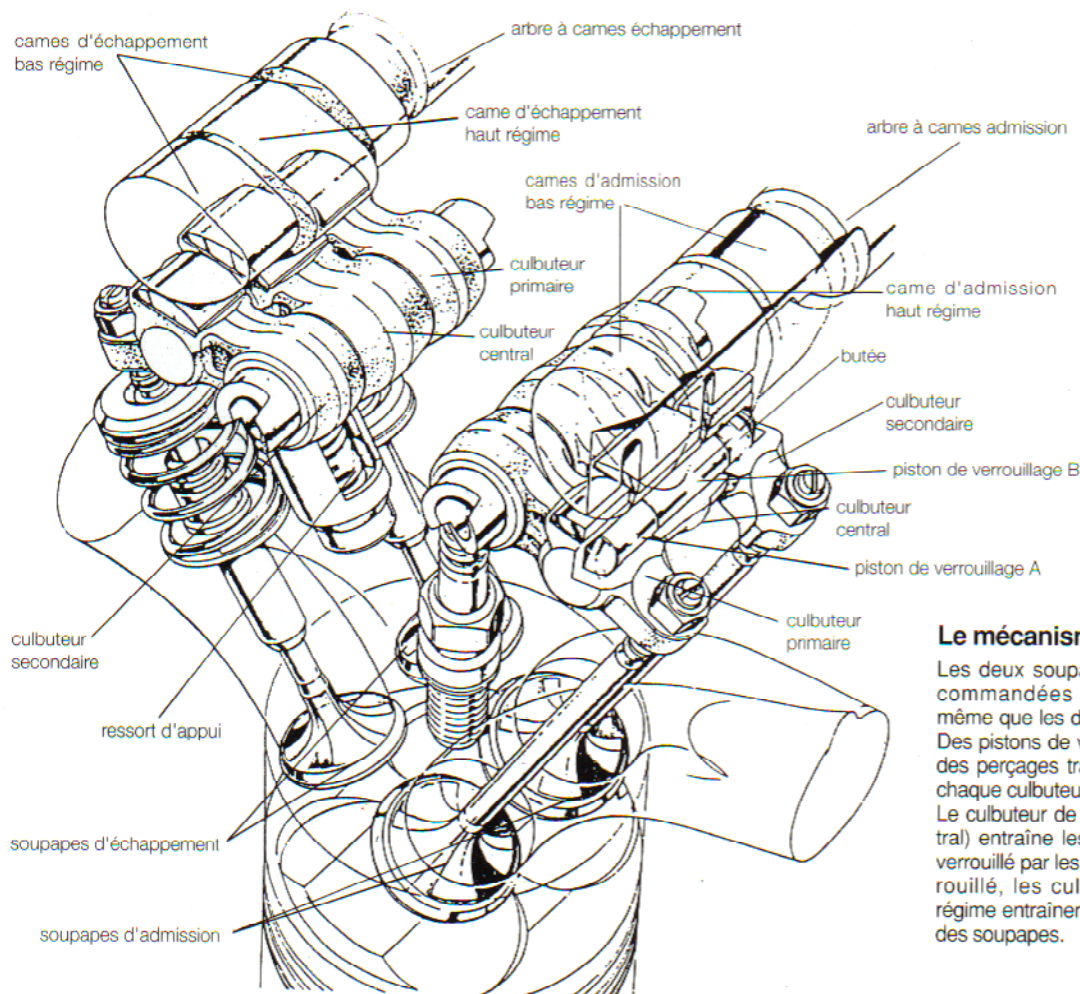
régimes. Le système VTEC est le premier permettant de tirer tout le potentiel théorique d'un moteur multisoupapes, en en amplifiant les avantages (meilleur remplissage des cylindres), tout en effaçant ses défauts (couple médiocre à bas régime, reprises médiocres par rapport à un moteur suralimenté).

En frôlant la barre mythique des 100 ch/litre, tout en affichant une

consommation spécifique très modérée, ce moteur surclasse des solutions techniques supposées d'avant-garde, comme les turbines ou moteurs compunds.

Architecture

Le système VTEC est appliqué à un moteur de 1 595 cm³, 4 cylindres et 16 soupapes, à double arbre à



Le mécanisme VTEC

Les deux soupapes d'échappement sont commandées par trois culbuteurs, de même que les deux soupapes d'admission. Des pistons de verrouillage couissent dans des perçages transversaux ménagés dans chaque culbuteur.

Le culbuteur de la came haut régime (central) entraîne les deux autres, lorsqu'il est verrouillé par les pistons ; lorsqu'il est déverrouillé, les culbuteurs des cames bas régime entraînent directement les poussoirs des soupapes.