



La Civic Type R ne rechigne pas à une escapade sur piste, bien au contraire: elle est une véritable lame de circuits.

© D.R.

Honda Civic Type R

LE SOUFFLE DES QUATRE VENTS

Enfin, la voilà. Après cinq ans d'absence, la nouvelle Honda Civic Type R n'avait qu'un objectif, mettre tout le monde d'accord, quitte à se parer d'un turbo et dépasser la barre des 300 chevaux! Mission réussie?

Type R: cet emblème rouge né en 1992 au Pays du Soleil levant fait rêver les passionnés de sport automobile depuis maintenant plus d'une quinzaine d'années en Europe avec l'introduction de la Honda Integra Type R en 1998 (190 ch). Rageuse à très haut régime, la traction avant japonaise avait placé la barre très haut grâce à sa conception

sans compromis et à son agilité chirurgicale. En 2001 et en 2007, elle avait été suivie par deux générations de Civic Type R (200 ch) tout aussi fidèles aux gènes «Racing» véhiculés par leur badge, quoique légèrement castrées par rapport à leurs homologues JDM.

Pourtant, entre 2008 et 2010 – crise économique oblige –, Honda mettait un

frein drastique à la compétition et à tout ce qui avait trait à la performance. Arrêt du programme F1, développement de modèles hybrides et fini les Type R! Pendant ce temps, la concurrence n'était pas près de chômer: Ford Focus RS, Renault Mégane RS, Mazda 3 MPS, Opel Astra OPC et Seat Leon Cupra sont parvenues à passer entre 250 et 300 chevaux sur leurs

seules roues avant tout en se permettant de venir titiller les reines des quatre roues motrices que sont les Subaru WRX STI, Mitsubishi Lancer Evolution, Audi S3 et VW Golf R.

Un retour gagnant?

Annoncée au Salon de Genève en 2013, la nouvelle Civic Type R se devait donc de mettre le holà. Pas question

cette fois pour les ingénieurs de réserver le summum de leur savoir-faire aux versions japonaises (voir encadré): la Honda Civic Type R 2015 (nom de code FK2) est identique sur tous les marchés du globe et se veut la meilleure Type R de tous les temps. La marque au H en veut pour preuve un chrono impressionnant de 7'50" sur la Nordschleife, réalisé avec un modèle de pré-production très proche de la série. Pour la petite histoire, cette performance a été enregistrée en grand secret un mois avant que Renault Sport ne vante son record de 7'54" avec une Mégane RS Trophy-R allégée de près de 100 kg et chaussée de pneus semi-slicks! Egalement développée à Sukuka et Tsukuba,

la traction nipponne n'a donc pas fait dans la dentelle pour détrôner ses concurrentes. A commencer par le moteur: entièrement nouveau, le 2-l turbo utilise les technologies désormais célèbres de la marque et bénéficie d'un taux de compression élevé (9,8:1). Outre l'injection directe, on retrouve bien évidemment le système de calage de distribution variable VTEC, qui contrôle la levée des soupapes électroniquement, et le Dual-VTC, qui n'est autre qu'un système de calage variable à l'admission et à l'échappement.

Selon Honda, ces dispositifs sont si efficaces pour garantir une réponse immédiate et un bon couple à bas régime qu'ils rendent super-



Fiche technique

Prix

Honda Civic Type R Fr. 36 000. –, avec pack GT Fr. 39 000. –

Importateur

Honda Suisse, Rue de la Bergère 6, 1242 Satigny; www.honda.ch

Moteur (ECE)

Cylindres 4
Cylindrée 1996 cm³
Taux de compression 9,8:1
Puissance max 228 kW (310 ch)
à 6500 tr/min
Couple max 400 Nm
à 2500-4500 tr/min

Moteur (construction)

Alésage x course 86 x 85,9 mm,
4 soupapes/cylindre, 2 ACT (chaîne, VVT), contrôle électronique de la levée des soupapes (VTEC), injection directe, 1 turbo à simple entrée, échangeur d'air, Euro 6.

Transmission

FWD, boîte manuelle à six vitesses:
Ire 3,625; IIe 2,115; IIIe 1,529; IVe 1,125; Ve 0,911; VIe 0,734; AR 3,757; pont 3,842.

Châssis et trains roulants

Carrosserie autoporteuse avec cadre auxiliaire; AV jambes à double axe (pivots découplés), AR essieu de torsion, AV/AR amortisseurs pilotés, barres antiroulis; quatre freins à disque ventilés (AV perforés, 350 mm, AR solide, 296 mm), aide au freinage d'urgence; dir. à crémaillère à assistance adaptative; pneus AV/AR 235/35 R19.

Carrosserie

Berline, cinq portes, quatre places.

Dimensions et poids

Long. x larg. x haut. 4390 x 2065 x 1466 mm
Empattement 2594 mm
Voies AV/AR 1605/1528 mm
Poids à vide 1382 kg
Coffre 498-1214 litres

Performances et consommation

Vitesse de pointe 270 km/h
0 à 100 km/h 5,7 s
Consommation mixte 7,3 l/100 km
Emissions de CO₂ 170 g/km
Réservoir 50 l



L'immense aileron ne sert pas juste à impressionner la galerie: il stabilise l'auto à haute vitesse.





Le rouge est omniprésent: sur le volant, les sièges, le levier de vitesse et les étriers de freins, signés Brembo.



flue l'utilisation d'un turbo à double entrée (Twinscroll). «L'augmentation de la pression des gaz d'échappement compense suffisamment le peu de souffle du turbo en bas du compte-tours et permet de conserver une bonne réactivité. Nous avons donc préféré exploiter la suralimentation dans les plus hauts régimes», explique Kotaro Yamamoto, consultant pour le centre européen de R&D chez Honda. Et pour être certain que la pression d'admission reste optimale, la wastegate est contrôlée électroniquement, comme sur les

BMW M3 et M4. Les ingénieurs ont en outre veillé à réduire les masses en mouvement: turbo de petite taille, pistons et culbuteurs VTEC en aluminium, vilebrequin allégé et bielles forgées sont autant de pièces traitées pour un usage intensif.

VTEC Club

Au final, le nouveau bouillur ne crie plus autant qu'un samouraï, mais il se contente tout de même de régimes élevés pour un moteur turbo: les 310 chevaux sont atteints à 6500 tr/min (zone rouge à 7000) et le couple de 400 Nm

est constant entre 2500 et 4500 tr/min. De quoi revenir au niveau du marché actuel avec les honneurs, le tout en respectant les normes Euro 6b (170 g/km de CO₂) à l'aide d'un dispositif stop/start de série. Si les aficionados des envolées lyriques seront nostalgiques de la période «naturally aspirated» de Honda, il faut avouer que le souffle du turbo a aussi son charme: très rauque grâce à une ligne d'échappement équipée d'un résonateur qui laisse passer les fréquences graves, le bruit du moteur respire le gros coffre tout en étant régulière-

ment ponctué du sifflement de la blow-off valve. Un régal! On pourra tout au plus regretter le bourdonnement sourd en vitesse de croisière sur autoroute.

Contrairement à VW et Audi, Honda a cependant fait l'impasse sur une boîte à double embrayage. «Rien ne doit remplacer le lien entre l'homme et la machine», se défend Kotaro Yamamoto. On ne peut assurément pas lui donner tort: la boîte manuelle à six rapports est tout simplement l'une des meilleures à l'heure actuelle. A la fois très rapide et résistante, elle bénéficie d'un levier aux débattements fermes, précis et courts (40 mm): et pour cause, la commande a été empruntée à la NSX-R de 2002. Les puristes apprécieront!

Regard pénétrant

Question plastique, la Type R joue la reine du tuning, quitte à sombrer dans l'ostentatoire avec moult appendices aérodynamiques. Voies élargies, aileron monumental, extracteur d'air et lames sous les pare-chocs n'ont pourtant

pas seulement vocation à la frime: Honda insiste sur le fait que la voiture génère une portance négative, un fait rare dans le segment. Outre un bon refroidissement des parties mécaniques, l'efficacité aérodynamique couplée à la puissance du moteur permet une vitesse de pointe de 270 km/h et un 0 à 100 km/h expédié en 5,7 s.

A l'intérieur, la finition ne souffre d'aucun reproche: les sièges baquets rouges – présents sur la plupart des anciennes Type R au Japon – offrent un maintien impeccable et la position de conduite est parfaite pour la plupart des gabarits. Les habitués de la Civic «de base» ne seront pas dépayés avec la planche de bord, très moderne et offrant une palette d'informations exhaustive. Le niveau d'équipement de base est déjà fourni (caméra de recul, système multimédia Honda Connect, régulateur de vitesse) et peut être complété par le nec plus ultra des assistances à la conduite en optant pour le pack GT (3000 francs), qui comprend en outre une navigation Garmin.

Trains roulants au top

Pour coller à la route, la Type R a logné du côté de ses rivales européennes, mais en poussant les solutions techniques dans leurs derniers retranchements. Le train avant adopte ainsi un différentiel hélicoïdal à glissement limité et des suspensions à pivots découplés pour mieux absorber le couple et répartir la motricité, tandis que les amortisseurs adaptatifs expliquent également les performances exceptionnelles de l'auto: gérés indépendamment toutes les 10 millisecondes, ils limitent efficacement les transferts de charge lors des accélérations et plaquent littéralement la voiture au sol grâce à des réglages très rigides: dos sensibles s'abstenir!

Déjà passablement dures avec le réglage par défaut, les suspensions deviennent intraitables en mode +R (30% de rigidité supplémentaire). A la pression d'un seul bouton, la japonaise se métamorphose en pseudo-voiture de course: la cartographie moteur est modifiée pour plus de couple et une plus grande réactivité, la direction durcit, le stop/start devient inopérant et le contrôle électronique de trajectoire devient plus permissif.



Honda a aussi succombé aux sirènes du turbo.

Touge Showdown

Ainsi parée sur les routes de la région d'Eisenstadt, en Autriche, la Civic Type R dévoile une agilité impressionnante pour son gabarit (1382 kg avec le plein d'essence). Contrairement à la Renault Mégane RS, dont la direction se durcit fortement lorsque l'autobloquant entre en action, la traction de l'Extrême-Orient reste incroyablement docile et passe tous ses chevaux au sol sans la moindre remontée de couple dans le volant. La direction n'est pas aseptisée pour autant et communique efficacement le niveau de motricité des pneus avant.

Encore plus remarquable, le train arrière est ultramobile! Lors de changements d'appui courts et nerveux, la voiture pivote sur son axe d'un seul bloc sans la moindre interférence entre les deux essieux et avale les virages serrés avec un mordant inattendu. La nouvelle Type R n'est pas qu'une bête de circuit et se permet même de rivaliser en vivacité avec une Subaru WRX STi: qui l'eût cru?

Track Special

Une fois sur le circuit du Slovakia Ring, l'extase continue: infatigable, la Civic grimpe dans les tours sans jamais s'essouffler et plonge dans les virages avec un freinage aussi violent qu'endurant. Merci aux disques Brembo de 350 mm! Le comportement vif entraperçu sur la route est ici exacerbé, avec un train arrière qui enroule les entrées en virage à la demande lors d'un freinage appuyé et un train avant qui conserve une bonne motricité malgré un sol très chaud lors de l'essai. Certes pas aussi infatigables qu'une monte semi-slick, les pneus Continental Sport Contact 6 spécialement développés pour la voiture (235/35 R19) s'en tirent à leur avantage et autorisent une tenue de route infaillible dans les courbes rapides, à la façon des excellents Michelin Pilot Super Sport.

Après quelques tours en passager aux côtés de Norbert Michelisz, pilote chez Honda en WTCC (Zengo Motorsport), le constat est définitif: la Honda Civic Type R est incontestablement la nouvelle traction avant de référence et surclasse ses rivaux d'une bonne longueur. Suffisamment accessible et prévenante, elle conserve toutefois les gènes de ses devancières en matière de plaisir: pour aller la pousser dans ses derniers retranchements, il faut se retrousse les manches! Bien que la souplesse de son moteur turbo n'exige plus de la cravacher autant qu'avant, la bombe nipponne est une vraie Type R qui pousse son conducteur à se surpasser. Bravo Honda!

Gilles Rossel

gilles.rossel@
revueautomobile.ch

Type R, une légende japonaise

Né en 1965 avec la Honda RA272, première formule 1 japonaise à gagner un Grand Prix, le badge rouge «Type R» a été inauguré sur la route en 1992 par la Honda NSX. Développée en collaboration avec Ayrton Senna, cette étonnante propulsion est parvenue à rivaliser avec des autos beaucoup plus puissantes grâce à l'équilibre exceptionnel de son châssis (la loi japonaise a longtemps limité la puissance des moteurs à 280 ch). Inaccessible en dehors du Japon, la version NSX-R de 2002 a ensuite succédé à une première série de Type R également réservées au Pays du Soleil levant: la première Honda Integra Type R date de 1995 (type DC2, 1,8 l, 200 ch) et seule sa version restylée a été rendue disponible en Europe en 1998 (limitée à 190 ch).

En 1997, c'est la Civic qui bénéficiait du badge Type R pour la première fois (type EK9, 1,6 l, 185 ch). Outre l'Accord Type R en 1999 (212 ch), il

a fallu attendre 2001 pour bénéficier d'une Civic Type R sous nos latitudes (type EP3, 2 l, 200 ch). La version européenne construite en Angleterre se privait toutefois de l'autobloquant et des suspensions plus dures de son homologue japonaise, tout en se contentant d'une puissance maximale atteinte à 7400 tr/min (contre 215 ch à 8000 tr/min). Les japonais ont repris l'exclusivité la même année avec l'Integra Type R DC5, encore plus performante (2 l, 220 ch) et restylée en 2005, avant de carrément développer deux Civic Type R en 2007: alors que la version FD2 était réservée pour le Japon et constituait l'aboutissement de la lignée par ses performances et son moteur K20A capable d'atteindre 9000 tr/min (2 l, 225 ch), la version FN2 européenne bénéficiait d'un design totalement différent et faisait l'impasse sur les principaux avantages de l'ancienne EP3, dont les suspensions arrière indépendantes.