

**ABARTH BIPOSTO**

Grenade dégoupillée p. 20

**OPEL CORSA OPC**

La GTI à l'éclair défend sa place p. 22

**WEC**

La parole au chef d'équipe de Rebellion p. 30

NOTE DE  
LA RÉDACTION

**97/100**

**Test RA | 74 | 2015**

**Honda Civic Type R GT**

- Performances moteur et châssis
- Sportivité
- Commandes précises
- Rapport prix/performances/équipement
- ➖ Carrosserie peu discrète
- ➖ Visibilité arrière



# MIEUX QU'UNE MÉGANE?

Changement d'ère sous le capot de la Civic Type R, avec l'adoption d'une motorisation turbo. Ainsi dotée et avec son châssis réglé au poil, comment se positionne-t-elle face à la concurrence?

**H**onda fait – enfin! – feu de tout bois pour ravir les amateurs de sport. Bien sûr, la NSX (voir RA 45/2015) fignole ses atours pour débarquer courant 2016. Mais c'est surtout la lignée Type R, plus populaire et abordable, qui a fait un retour fracassant cette année.

A commencer par battre un record... 7'50": c'est le

temps qu'il aura fallu à la Civic Type R pour couvrir les 20 kilomètres et des poussières de la boucle nord du Nürburgring, la célèbre Nordschleife, écrasant le record détenu par la Renault Mégane RS 275 Trophy-R de près de 4 secondes. Car, depuis que la marque au losange et sa Mégane II RS R26R ont établi le record du tour pour les tracés en juin 2008, le célèbre tracé allemand est devenu

le juge de paix pour la plupart des compactes sportives. A tel point que Renault a réédité l'exploit avec la Mégane III RS en 2011 avant de se faire voler un temps la vedette par la Seat Leon Cupra SC en mars 2014, puis reprendre «sa» couronne en mai de la même année avec la RS 275 Trophy-R. C'était sans compter sur les Japonais, qui, dans leur discrétion légendaire, ont réalisé à

peu près en même temps que les Français leur record du tour, tout en se gardant bien de le crier sur les toits trop tôt... Qu'importe le pourquoi et le comment, le fait est que la Civic Type R trône aujourd'hui au sommet des tables. La bataille s'annonce toujours féroce et acharnée dans la catégorie avec l'arrivée toute proche de la Ford Focus RS qui mettra probablement tout le

monde d'accord avec ses 350 ch et ses quatre roues motrices.

Au-delà des aspects marketing, ce record signe surtout le retour aux affaires de Honda dans le segment des sportives de route. Alors que depuis près de 10 ans l'accent était surtout porté sur l'écologie avec des motorisations économes, hybrides et le développement de la pile à combustible, les ama-

teurs de sensations n'avaient plus rien à se mettre sous la dent dans la gamme au H. Ce n'est pas non plus un virement à 180 degrés de la stratégie produit: les propulsions alternatives restent une priorité pour Honda, mais le constructeur veut également proposer des modèles plus axés sur le plaisir, en capitalisant sur sa présence en formule 1 et en WTCC.



**Tout droit sortie d'un manga ou du WTCC?**

Le moins que l'on puisse dire est que cette Civic Type R est voyante... L'aileron sur le hayon, bien sûr, saute aux yeux, mais aussi les boucliers au ras du sol ou encore les passages de roues élargis. Très japonisante au regard, la Type R rappelle certains traits de Goldorak ou autres héros mangas de notre enfance. La face avant est intimidante avec le regard acéré des nouveaux projecteurs et leur signature LED, tandis que les larges ouvertures de la calandre et du bouclier sont là pour avaler un maximum d'air destiné à refroidir la plomberie.

Mais c'est surtout l'efficacité et la performance qui dictent ces lignes torturées. Ainsi les ingénieurs ont piqué quelques idées appliquées en WTCC, comme créer une portance négative afin de coller la voiture au sol. C'est à ça que servent la lame avant et l'aileron, de même que le fond plat de l'auto. Honda ne livre pas de chiffres détaillés, mais les ingénieurs affirment que grâce à ces modifications le coefficient de pénétration dans l'air de la Type R est de 8% meilleur que celui d'une Civic conventionnelle et que la vitesse maxi de 270 km/h a pu être atteinte.

**Adieu atmo, bonjour turbo**

Un chapitre se ferme sous le capot. Honda abandonne les moteurs atmo et passe au turbocompresseur. L'adjonction de la turbine ne fait pas pour autant renoncer le constructeur à l'utilisation du calage variable des soupapes ou encore les hautes révolutions. Bien au contraire! Les 310 ch sont extraits du moulin à 6500 tr/min. Le couple quant à lui culmine à 400 Nm entre 2500 et 4500 tr/min. Le VTEC sur les soupapes d'échappement s'allie au Dual-VTC sur celles d'admission; l'objectif est de permettre de faire du scavenging (soupapes d'admission et d'échappement ouvertes en même temps) afin que le turbo soit toujours alimenté en air au lever de pied,

et dès lors diminuer son temps de réaction lorsque les gaz sont remis. Ainsi, il est possible, d'un point de vue technique, de se passer d'un turbo à double conduit (twinscroll).

Compte tenu des performances extraites de ce 2-litres, les éléments mobiles ont également retenu toute l'attention des ingénieurs pour un maximum de fiabilité: bielles forgées, vilebrequin allégé, pistons et culbuteurs en aluminium, etc.

La puissance est transmise aux roues avant exclusivement par une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Elle aussi bénéficie de petits raffinements pour une utilisation sportive, notamment le renfort des composants. Le court levier est surmonté d'un pommeau en aluminium qui tombe parfaitement sous la main. Le maniement est certain

nement l'un des plus agréables, avec un guidage parfait et des verrouillages rapides et précis.

L'étagement est resserré; ce qui permet d'atteindre la vitesse maxi de 270 km/h en 6e et au régime maximal de 6500 tr/min.

**Ambiance sportive et technologique**

Bien que cette version de la Civic soit axée sur le sport, la polyvalence et l'habitabilité n'en ont pas pour autant trop pâti. La Type R est une 5-portes, son coffre offre une contenance de 475 à 1404 litres et rien ne change quant à sa modularité ou son accès. Seules concessions, la banquette arrière n'offre que deux places et abandonne le système d'escamotage de l'assise «magic seats» pour gagner du poids. A l'avant, les occupants prennent place dans de magni-

fiques baquets offrant une position de conduite idéale de par leur ancrage abaissé de 2 cm.

L'ergonomie particulière du cockpit de la Civic est bien sûr reconduite sur la Type R. Avec quatre zones d'informations sous les yeux, le regard a un peu tendance à se perdre parmi tous ces écrans. Avec l'habitude, on se contentera de procéder aux réglages du siège et du volant en fonction du tachymètre numérique uniquement, puisqu'il inclut aussi les diodes lumineuses qui se déclenchent à l'approche du régime max, vous invitant à changer de rapport de vitesse.

L'ordinateur de bord inclut une fonction de télémétrie en mode «+R», permettant de mesurer son temps au tour, le 0 à 100 km/h, le 400 m départ arrêté ainsi que les indicateurs de pression de turbo et d'huile.

Les matériaux utilisés et

la qualité de finition sont tout à fait dans la norme. On notera l'utilisation intensive d'Alcantara pour la note sportive, notamment sur les sièges et les contreportes.

**Châssis aussi tranchant qu'un katana**

La Type R reprend la base du châssis des Civic conventionnelles, mais dans une version optimisée. Les jambes McPherson du train avant sont à pivot découplé pour une meilleure stabilité grâce à un angle de chasse plus important et prévenir les remontrées produites par les renvois de couple du différentiel autobloquant placé entre les roues avant. Les bras inférieurs et les fourches d'amortisseurs sont réalisés en aluminium afin de réduire le poids et augmenter la rigidité. A l'arrière, l'essieu de tor-

sion en H a été renforcé de 177% par l'adoption de profilés en lieu et place de pièces pleines, évitant ainsi l'utilisation d'une barre antiroulis. La rigidité de la coque et du châssis a également été augmentée en optant pour le collage en lieu et place de la soudure. Cette stratégie a permis de gagner 2 kg sur la balance et diminuer la torsion de 12%.

Un amortissement adaptatif est monté de série. Il fonctionne de manière indépendante sur chaque roue et obéit à deux lois, le mode normal et «+R» qui durcit le tarage de 30%. La direction profite d'une démultiplication spécifique, plus directe avec une montée en effort plus marquée en mode «+R». La Type R inaugure le système AHA (Agile Handling Assist), qui freine la roue arrière intérieure en virage pour une

**L'AVIS** de Gilles

Ils l'ont promis, ils l'ont fait. Avec la nouvelle Civic Type R, les ingénieurs de Honda n'ont pas seulement redoré le blason rouge si cher aux passionnés de sportives japonaises, ils ont pulvérisé toute concurrence, point barre. En établissant la nouvelle traction avant de référence, la marque nipponne va jusqu'à mettre à mal des autos à la puissance bien plus élevée, comme les BMW M3 et M4. Sans parler de son prix: à 39 000 francs au maximum, aucune sportive ne peut prétendre offrir un tel concentré de performances et d'équipement. Véritable bête de circuit au comportement sidérant, la Civic Type R n'a oublié aucun raffinement technique pour devenir la reine incontestée des sportives abordables, et des sportives tout court. Il ne reste plus qu'à lui adresser un fier coup de chapeau, pardon, une révérence toute japonaise. Et tant pis pour le tour de rein!



L'AVIS
 de Lorenzo

La Honda Civic Type R a un don plutôt rare, c'est qu'elle met tout le monde d'accord. Elle est une déferlante, à chaque écrasement de pédale, qui renvoie tout ce qui roule à l'état de pixel dans le rétroviseur. Elle est une véritable sangsue à bitume, dès que la route serpente, capable d'humilier des sportives bien plus blasonnées, grâce à son agilité proverbiale et la formidable efficacité de son train avant. Elle est même une bonne compagne, lorsqu'il s'agit de charger les courses, grâce à son coffre généreux et sa bonne habitabilité. Le tout, à un prix bradé: la référence incontestable des compactes sportives, c'est elle.



meilleure inscription en courbe. Enfin, le freinage est assuré par un système Brembo en tous points parfait, tant en matière de progressivité, puissance et endurance.

**Machine à sensations, mais civilisée**

Cet inventaire à la Prévert laisse augurer de performances de haut vol et de sensations placées au premier plan. C'est bien le cas.

A commencer par le bouilleur qui affiche une personnalité pour le moins exacerbée, faite d'une sonorité rauque, ponctuée au lever de pied par le «pschitt» de la soupape de décharge. Si cet environnement sonore fleure bon les années 80, le moteur fait preuve d'une linéarité non dénuée de vigueur. Au-delà de 3000 et jusqu'à 6000 tr/min la furie se déclenche; point de coup de pied aux fesses, ça tire encore et encore jusqu'au rupteur. Cependant, et malgré la présence de la distribution variable à l'échappement, le temps de réponse du turbo reste perceptible dans les régimes en dessous de 2500 tr/min. Il n'en demeure pas moins qu'en utilisation plus sage, ce 4-cylindres se montre tout à fait civilisé, souple et agréable. Civilisé, il l'est aussi du point de vue de la consommation. Annoncée à 7,3 l/100 km officiellement, nous avons même pu nous contenter de 6,6 l/100 km sur notre parcours standardisé, alors que la consommation globale de notre essai de plus de 2300 km, durant lequel nous ne nous sommes pas privés de solliciter la mécanique, s'élève à 8,7 l/100 km. Bien entendu qu'en mode arsouille il faut abreuver la cavalerie... de l'ordre de 15 à 24 l/100 km suivant votre humeur. Le bilan est sur ce point excellent, compte tenu des performances offertes. Puisqu'il faut pinailler, on dira que les 50 litres du réservoir entraînent de trop fréquentes visites chez le pompiste...

Les 310 ch du moteur passent au sol uniquement par le train avant. Élément primordial sur l'auto, il semble imper-



turbable, qui plus est chaussé des pneumatiques Continental SportContact6 spécialement conçus pour la Type R. Le rythme que l'on imprime est tout simplement phénoménal. Grâce à la direction ultradirecte, les trajectoires sont taillées au scalpel et l'adhérence, même sur chaussée humide, est proverbiale. Le seul exercice dans lequel l'essieu avant n'est pas très à l'aise, probablement de par sa rigidité, est le départ arrêté où juguler le patinage est quasi impossible. Ce qui explique également les 7,1 secondes au 0 à 100 km/h que nous avons mesurées, après application des facteurs correcteurs de poids, pression atmosphérique et température. La mesure brute s'élève à 6,4 secondes.

Mais sur la route les sensations de conduite sont au rendez-vous. Virile, impulsive et sans concessions, la Type R demande un engagement de tous les instants. Qui plus est avec le mode «+R» enclenché. On semble alors avoir pris place à bord d'un bolide de course qu'il sied de maîtriser avec les deux mains sur le volant, en faisant preuve de mesure à la réaccélération tant la pédale de droite réagit avec vigueur alors que le guidage est instinctif, le nez de la Civic piquant là où vous regardez, l'arrière suivant d'un petit lever de pied de l'accélérateur. C'est un vrai régal, une machine formidable et radicale qui vit et demande une implication du pilote comme peu de sportives d'aujourd'hui savent encore le faire. Et pour couronner le tout, elle ne se montre jamais piègeuse, laissant suffisamment entrevoir ses réactions à l'approche des limites.

Côté confort, c'est également une réussite. Certes il ne faut pas s'attendre à un tapis volant; les réglages d'amortisseurs sont fermes mais jamais inconfortables. Les baquets assurent à la fois un excellent maintien et un confort d'assise agréable sur les longs trajets. Même nos chères et tendres Pomponettes pourront accomplir un raccord maquillage sans risquer le dérapage du rouge à lèvres ou piquer un petit somme, doucement bercées par le ronron du 4-cylindres, assez présent dans l'habitacle à vitesse stabilisée. Radicale dans sa définition, la Type R ne demande pas pour autant des concessions insurmontables.

Enfin, on a beau chercher, fouiller les offres et autres sites Internet, la Civic Type R n'a qu'une seule concurrente à ce niveau de prix pour les performances offertes: la Seat Leon Cupra 290. Avec un prix de départ à 36 000 francs, ou 39 000 francs pour notre version GT avec toutes les options comprises, la Honda est un «no-brainer». Il vous faudra au minimum entre 3000 et 6000 francs de plus pour la 308 GTI et ses 270 ch, ou alors 10 000 de plus pour la Golf GTI Performance et ses 274 ch.

VERDICT



JÉRÔME MARCHON
 Essayeur

Honda revient au premier plan parmi les sportives avec une Civic Type R qui a tout de la brute épaisse: la ligne, les performances et l'atmosphère. Pour le plus grand plaisir des aficionados du label Honda bien sûr, mais aussi ceux qui sont en mal de sensations dans un monde où l'aseptisation semble être le maître-mot. Non contente de mettre tout le monde d'accord en termes de prestations sportives, la Civic Type R garde en plus une polyvalence de tous les instants au quotidien. Je dis bravo!

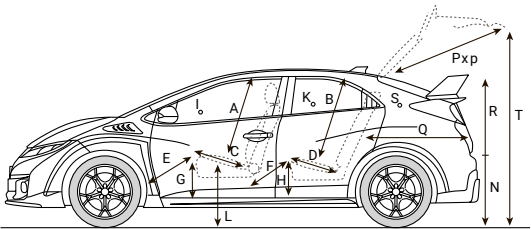
A 300 ch et plus, nous trouvons les Golf R, BMW M135i et la future Ford Focus RS, toutes à l'orée des 50 000 francs. Quant à la Renault Mégane RS, qui ne démérite pas et sans se montrer insultant envers elle, elle a pris un coup de vieux... Qu'attendez-vous pour vous rendre chez le concessionnaire Honda le plus proche?

Jérôme Marchon
 jerome.marchon@revueautomobile.ch

MESURES RA

<b>Accélération</b>		Autoroute, fluide	8,3 l/100 km
0 - 40 km/h	2,5 s	Route et autoroute, vitesse irrégulière	9,4 l/100 km
0 - 60 km/h	3,9 s	Autonomie	570 km
0 - 80 km/h	5,4 s	<b>Poids</b>	
<b>0 - 100 km/h</b>	<b>7,1 s</b>	A vide	1420 kg
0 - 120 km/h	9,4 s	Répartition AV/AR	65/35%
0 - 140 km/h	12,1 s	Poids/puissance	6,2 kg/kW
0 - 160 km/h	15,4 s		4,6 kg/ch
0 - 180 km/h	19,2 s	<b>Etalonnage au compteur</b>	
400 m départ arrêté	14,9 s	30 km/h compteur = 31 km/h eff.	
<b>Distances de freinage</b>		50 km/h compteur = 51 km/h eff.	
120 - 0 km/h	55,7 m	80 km/h compteur = 79 km/h eff.	
<b>100 - 0 km/h</b>	<b>38,3 m</b>	120 km/h compteur = 119 km/h eff.	
80 - 0 km/h	24,5 m	1 km compteur =	1018 m
60 - 0 km/h	13,8 m	<b>Conditions des mesures</b>	
50 - 0 km/h	9,6 m	Kilométrage	9000 km
40 - 0 km/h	6,2 m	Poids du véhicule +150 kg, plein de carburant, température de 20° C, pression atmosphérique 1000 mbar (niveau de la mer). Distances de freinage par 29° C, sans tenir compte du temps de réaction ni de la montée en puissance du système, sur asphalte sec et plat.	
20 - 0 km/h	1,7 m	<b>Pneus été</b>	Continental ContiSportContact 6, 235/35 ZR19 91Y.
<b>Bruit dans l'habitacle</b>			
Au ralenti	50 dB(A)		
50 km/h	65 dB(A)		
80 km/h	68 dB(A)		
120 km/h	71 dB(A)		
<b>Diamètre de braquage</b>			
Tours de volant	2 ¼		
Ø entre murs (g./d.)	12,5/12,9 m		
<b>Consommation (essence)</b>			
<b>Moyenne d'essai</b>	<b>8,7 l/100 km</b>		
Parcours std RA	6,6 l/100 km		

COTES INTÉRIEURES



<b>Sièges AV</b>		Espace aux jambes (F)	13-34 cm
Garde au toit (A)	90-100 cm	Hauteur d'assise (H)	33 cm
Longueur d'assise (C)	48 cm	Largeur intérieure (K)	140 cm
Espace aux jambes (E)	33-58 cm	<b>Coffre</b>	
Hauteur d'assise (G)	22-30 cm	Longueur (Q)	75-178 cm
Largeur intérieure (I)	143 cm	Ouverture (P x p)	89 x 101 cm
Hauteur sol-assise (L)	42-47 cm	Largeur int. (S)	106-134 cm
<b>Sièges AR</b>		Hauteur sol-seuil (N)	69 cm
Garde au toit (B)	91 cm	Hauteur du hayon (T)	195 cm
Longueur d'assise (D)	48 cm		

FICHE TECHNIQUE

<b>Prix</b>		<b>Carrosserie</b>	
Honda Civic Type R, à partir de Fr. 36 000.-.		Berline, 5 portes, 4 places	
Modèle essayé: Civic Type R GT, Fr. 39 000.-.		<b>Dimensions et poids</b>	
<b>Importateur</b>		L x l x h	4390 x 1878 x 1466 mm
Honda Suisse, 1242 Satigny/GE		Empattement	2594 mm
www.honda.ch		Voies AV/AR	1605/1528 mm
<b>Moteur (ECE)</b>		Poids à vide (DIN)	1382 kg
Cylindres	4	Max autorisé	1700 kg
Cylindrée	1996 cm³	Coffre	475 - 1404 l
Taux de compression	9,8:1	<b>Performances et consommation</b>	
Puissance max	228 kW (310 ch)	Vitesse de pointe	270 km/h
à	6500 tr/min	0 à 100 km/h	5,7 s
Couple max	400 Nm	Conso UE mixte	7,3 l/100 km
à	2500 - 4500 tr/min	CO <sub>2</sub>	170 g/km
<b>Moteur (construction)</b>		Catégorie énergétique	F
Alésage x course: 86 x 85,9 mm, 2 x 2ACT, injection directe, levée des soupapes à l'admission et l'échappement variables (Dual VTC et VTEC), turbo monoscroll, échangeur air-air. Bloc et culasse en aluminium.		Réservoir	50 l
<b>Transmission</b>		<b>Garantie</b>	
FWD, boîte de vitesses manuelle à 6 rapports: 1er 3,625; 1le 2,115; 1le 1,529; 1ve 1,125; 1ve 0,911; 1ve 0,734; R 3,757; pont 3,842.		Usine	3 ans, 100 000 km
<b>Châssis et trains roulants</b>		Prolongation	+2 ans, +50 000 km
Carrosserie autoporteuse avec berceau auxiliaire AV, AV jambes de force à double axe (pivots découplés), AR essieu de torsion de type H, AV/AR ressorts hélicoïdaux, suspension adaptative à gestion électronique. 4 freins à disques (vent. à l'AV), Ø AV 350 mm, AR 296 mm.		Peinture	3 ans
		Corrosion	12 ans
		Mobilité	3 ans
		<b>Equipements (extraits)</b>	
		Airbags frontaux, latéraux, rideaux, assist. au freinage, ABS, assist. démarrage en côte, freinage d'urgence en ville, avertisseur de collision, reconnaissance des panneaux, avertisseur changement de voie, avertisseur angle mort.	

