# HONDA CIVIC TYPE R

## LES CHIFFRES

| | |
|---|---|
| Prix de base | 34.000 € |
| Conso moyenne de l'essai | 10,7 l/100 km |
| Conso mixte normalisée | 7,3 l/100 km |
| $CO_2$ | 170 g/km |
| 0-100 km/h | 6,2 s |
| 1000 m départ arrêté | 25,6 s |

## LES QUALITÉS

- ↗ Performances éclatantes
- ↗ Sportive pure et dure
- ↗ Motricité, précision du train AV
- ↗ Qualité des commandes (boîte, freins…)
- ↗ Maintien des sièges AV
- ↗ Rapport prix/performances-équipement

## LES DÉFAUTS

- ↘ Brutalité à dompter, léger manque de rondeur
- ↘ Carrosserie peu discrète
- ↘ Visibilité vers l'arrière problématique
- ↘ Suspension ferme au quotidien, confort
- ↘ Petit réservoir (50 litres), autonomie
- ↘ Accès à l'avant (rebords des baquets)


Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

# Honda signe (enfin!) un retour fracassant dans le monde des sportives. Avec la NSX, bien sûr, que l'on attend pour 2016, mais aussi avec la Civic Type R, qui n'est autre que la traction compacte la plus rapide du moment sur la redoutable Nordschleife.

PAR **DAVID LECLERCQ** | PHOTOS **JEROEN PEETERS**

Sept minutes cinquante secondes: c'est le temps qu'il aura fallu à la Civic Type R au printemps dernier pour boucler un tour de la boucle Nord du Nürburgring, la célèbre Norsdschleife, une piste qui fait aujourd'hui office de juge de paix pour un nombre croissant de modèles versés dans la sportivité et la performance. Avec pareil chrono, la japonaise prend la tête de sa catégorie au nez et à la barbe de la Mégane RS (7'54") et de la Seat León Cupra R (7'58") tout en s'en laissant sous le coude. Ou sous les roues, car, au contraire de ses deux rivales, la Type R victorieuse était chaussée de pneus été «classiques» et non de semi-slick, qui permettent de gagner, selon les experts, une demi-seconde au kilomètre dans ce genre d'exercice. Chapeau donc, même si la bataille s'annonce rude dans les mois à venir, surtout face à une certaine Focus RS, qui tentera certainement à son tour de ravir le titre, avec cette fois ses 350 ch et ses 4 roues motrices.

Cela dit, ce coup médiatique symbolise surtout le changement de stratégie chez Honda, qui, depuis quelques années, était orienté tout entier vers l'écologie avec les véhicules hybrides ou à pile à combustible. Qu'on se rassure: les voitures «vertes» resteront une priorité pour le Japonais, mais à côté, il ne se privera plus d'élaborer des modèles à fort potentiel de séduction, destinés à capitaliser sur son engagement en WTCC et surtout en F1, en tant que motoriste de McLaren. Pour l'instant sans grand succès, mais faisons confiance aux uns et aux autres pour que cette situation ne perdure pas l'an prochain. C'est dans ce contexte qu'il faut situer le retour de la NSX, qui, après plusieurs retards, arrivera au printemps prochain. Evidemment, la Civic Type R étale des prétentions plus modestes (quoique!), charpentée comme une pure et dure avec son nouveau 2 litres de 310 ch, son différentiel autobloquant sur le train avant et ses appendices aérodynamiques qui font d'elle la toute première auto déportante – à effet de sol – de son segment. En piste!

## CONCEPTION D'ENSEMBLE

De l'eau a coulé sous les ponts depuis la Civic VTEC de 1987 (et sa variante coupé CRX), la première à disposer d'un moteur à distribution variable (150 ch). Au fil des générations, la gamme Civic aura toujours proposé une version musclée baptisée VTEC ou VTi. Ce n'est que plus tard que la griffe sportive Type R a été introduite (pour Type Racing), œuvre de Shigeru Uehara, ingénieur développement, et de Nobuhiko Kawamoto, PDG de Honda de 1990 à 1998. La première à avoir reçu le précieux logo était la NSX (1992), mais elle ne fut vendue qu'au Japon, en très petite série. L'Europe a dû attendre 1998 avec l'Integra Type R (190 ch), le deuxième modèle de la griffe Type R, qui menait déjà carrière au Japon et aux Etats-Unis depuis pourtant 4 ans. Suivirent alors l'Accord Type R en 1999 (212 ch), la première Civic Type R en 2001 (200 ch), celle de 2007 (201 ch) et enfin celle d'aujourd'hui, qui rompt radicalement avec ses deux devancières et entend revenir à la pureté de l'Integra de la fin des années 90. Ou de la S2000 de la même époque, même si elle n'est pas une propulsion.

Car il faut se souvenir que les deux premières Civic Type R versaient dans l'approximation: la première n'avait pas de train avant (seules les versions japonaises profitaient d'un différentiel autobloquant) et la deuxième était bien trop bourgeoise (comprenez lourde) pour être vraiment sportive. Mais tout ça, c'est fini: la nouvelle Civic Type R joue la carte de la rupture; on le comprend d'emblée à la lecture de sa fiche technique: exit le moteur atmosphérique qui a fait la réputation de la marque, Hon-



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

da préfère désormais une mécanique suralimentée forte de 310 ch – soit 50% de plus que les deux générations précédentes –, tandis que les aérodynamiciens s'en sont donné à cœur joie et se sont largement inspirés des appendices de la Civic engagée en WTCC.

Le châssis reste celui de la Civic de M. Tout-le-monde, mais il évolue à la fois pour la coque et la suspension qui, en plus d'être à pivot découplé à l'avant, gagne un amortissement adaptatif. La direction est aussi revue et les freins sont signés Brembo pour, paraît-il, résister à une bonne sortie sur circuit. Autre modification de taille: la greffe entre les roues avant d'un différentiel autobloquant GKN (qui justifie d'ailleurs la présence du pivot découplé) tout à fait analogue à celui utilisé par la Mégane RS. Bref, la nouvelle Type R présente désormais le pedigree d'une sportive acérée.

## CARROSSERIE

Le moins que l'on puisse dire, c'est que cette Type R est voyante. Difficile de passer à côté de son gros aileron boulonné au sommet du hayon, de ses boucliers rase-bitume dotés d'une lèvre, du diffuseur ou encore des grosses écopes creusées dans les panneaux de carrosserie. Mais c'est pour la bonne cause: ces éléments font d'elle la première voiture déportante de sa catégorie, dans le sens ou ils créent une portance négative globale qui la maintiennent plaquée à la route à haute vitesse, évitant par là le phénomène de portance, qui a tendance à soulever les essieux avec l'air qui s'engouffre sous le véhicule. Pour y arriver, les aérodynamiciens n'ont pas hésité à piocher dans les caisses de pièces de la voiture engagée en WTCC, comme pour le gros aileron apposé sur le hayon. La lèvre ajoutée au bouclier avant, les ouïes de débourrage du moteur taillées dans les ailes, le diffuseur arrière jouent aussi un rôle déterminant dans le résultat, tout comme le plancher presque entièrement caréné. Il aurait été intéressant de connaître les chiffres, mais chez Honda, le sujet reste malheureusement classé «secret défense». Tout au plus a-t-on appris que ces travaux avaient permis d'améliorer le coefficient de pénétration dans l'air de 8% par rapport à une Civic classique et la vitesse maxi de... 20 km/h – soit 270 au lieu de 250.

**RASE-BITUME** | Le bouclier avant possède une lame supplémentaire pour limiter le flux d'air passant sous la voiture.

**WTCC** | L'aileron est directement inspiré de celui qu'utilise Honda en Championnat du Monde de Tourisme (WTCC).

**DÉBOURRAGE** | Les ouïes dans les ailes avant servent à faciliter l'évacuation des calories issues du compartiment moteur.

**BISTOURI** | Avec son train avant indestructible et son autobloquant GKN, la Type R taille ses trajectoires avec la précision d'un bistouri.


Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

## LA JAPONAISE **PREND LA TÊTE** DE SA CATÉGORIE DEVANT LA MÉGANE RS (7'54") ET LA SEAT LEÓN CUPRA R (7'58")...

Bonne nouvelle: la radicalisation de la Civic ne pèse pas sur sa polyvalence. Ou si peu. Certes, la visibilité périphérique est toujours mauvaise – la caméra de recul est montée d'office, mais pas les capteurs de stationnement, qui ne sont offerts que sur la GT, à 36.500 € –, mais ici, on ne trouve pas de vitres en plexiglas ou de banquette retirée dans un souci d'allégement facile. Cette Civic-ci conserve sa banquette (2 places, toutefois, au lieu de 3), mais abandonne pour des raisons de poids le principe du «Magic Seat» qui permet de relever l'assise pour faciliter les chargements. Le dossier est par contre toujours rabattable; l'espace de chargement offre la même contenance que celui d'une Civic Diesel, et présente toujours un grand bac taillé au milieu du coffre pour y caler les objets. Malin! L'accès à bord est un peu moins pratique, surtout à l'avant, où les flancs saillants des baquets gênent le passage.

### CHÂSSIS

La Type R reprend la coque et le châssis de la Civic de base, mais dans une version optimisée. Pour la coque, par exemple, les ingénieurs ont fait usage de colle plutôt que de points de soudure, ce qui a permis de l'alléger de 4,5 kg tout en augmentant sa rigidité globale de 18%. Pour la suspension, les jambes McPherson avant sont à pivot découplé pour obtenir une meilleur stabilité grâce à un angle de chasse plus important, mais surtout pour prévenir les remontées produites par les renvois de couple du différentiel autobloquant hélicoïdal GKN logé entre les roues avant. Ce dernier présente par ailleurs un taux de blocage relativement élevé de 40%, comme celui de la Mégane RS. A l'arrière, Honda n'a pas consenti à la dépense d'un essieu multibras. Et pour cause: les metteurs au point ont augmenté la rigidité en roulis de la poutre en H de 177% (notamment par l'utilisation de profilés creux plutôt que pleins) de façon à pouvoir se passer de barre antiroulis. Un amortissement adaptatif est monté de série. Il fonctionne de manière indépendante pour chaque roue et le tarage peut être augmenté de 30% sur le mode de conduite le plus performant (+R). L'assistance de direction est toujours de type électromécanique – le moteur est monté sur la crémaillère – et bénéficie d'un calibrage spécifique qui commande une montée en effort plus marquée sur le mode +R. Enfin, avec 310 ch, il a fallu revoir les freins: Honda a frappé à la porte du spécialiste italien Brembo, qui lui a sorti de grands disques ventilés de 350 mm de diamètre pincés à l'avant par des étriers fixes à 4 pistons. Les aides à la conduite ont été recalibrées, comme l'ESP, dont l'intervention est soit retardée (en position +R), soit supprimée si le conducteur le souhaite. La Type R inaugure par ailleurs l'AHA (*Agile Handling Assist*), qui freine la roue intérieure au virage pour aider la voiture à s'inscrire dans les courbes.

**COSTAUD** | Les freins Brembo assurent un freinage puissant, aisément dosable et très endurant. Du beau travail...

La Civic Type R est une sportive à la vivacité exacerbée. Surtout du côté du train avant, dont la direction particulièrement directe taille les trajectoires au bistouri. Collant malgré le recalibrage de la gestion de l'assistance, le volant laisse en outre transpirer quelques remontées de couple en dépit du pivot découplé – censé réduire les remontées de 55%, selon Honda. Il ne filtre dès lors pas tout. De fait, une fois inscrit, le train avant a parfois tendance a resserrer la trajectoire de manière un peu surprenante, ce qui nécessite de débraquer en vue de viser l'angle idéal. Le tableau est brossé: la Civic Type R est du genre viril. Mais ça tombe bien, nous aimons ça.

A noter que les gros freins Brembo sont absolument parfaits, que ce soit en matière de progressivité, de puissance et même d'endurance. La Type R ne craint dès lors pas les sorties sur circuit, la pédale du milieu



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

ne montrant jamais de signe d'évanouissement, même en mode «attaque». Bravo!

## MOTEUR

Mécaniquement, c'est une page de l'histoire qui se tourne: Honda abandonne le moteur atmosphérique à hauts régimes pour ses sportives. Mais pas la distribution variable VTEC, toujours d'actualité – les deux profils de cames permettent de faire varier simultanément levée et durée d'ouverture des soupapes.

Néanmoins, sur ce tout nouveau 4 cylindres supercarré (alésage plus important que la course), ce dispositif n'est plus utilisé qu'à l'échappement afin d'accélérer la réponse de la turbine à simple entrée (*monoscroll*). S'agissant d'un moteur aux contraintes élevées, l'équipage mobile a fait l'objet d'adaptations: les pistons et les culbuteurs du VTEC sont en aluminium, les bielles sont forgées et le vilebrequin a été allégé. De quoi extraire 310 ch de ce moulin à un régime plutôt élevé pour un moteur suralimenté (6500 tr/min) et 400 Nm, disponibles de 2500 à 4500 tr/min.

Premier constat: ce 2 litres a de la personnalité; il pousse dru dès qu'il en a l'occasion, dans une jolie sonorité (malgré l'absence de silencieux; il n'y a qu'un simple résonateur pour limiter la contrepression), ponctuée à chaque lever de pied par le sifflement caractéristique de la soupape de décharge du turbo. Voilà qui fleure bon les années 80. Bien sûr, il n'a plus le caractère trempé à haut régime de ses prédécesseurs; toutefois, il ne s'effondre pas à l'approche du régime de puissance maxi. Sa réponse est donc plus linéaire, mais aussi plus vigoureuse que celle des anciens VTEC atmosphériques (Integra Type R, S2000), même si l'on remarque que la distribution variable à l'échappement n'efface pas tout à fait le temps de réponse du turbocompresseur.

Mais qu'importe, les sensations sont là, rythmées par les indicateurs lumineux de surrégime disposés autour du tachymètre qui s'allument au fur et à mesure de la montée en régime. Ambiance course assurée, surtout avec une puissance déjà bien présente à 3000 tr/min et qui vire à la furie

**TURBO** | La Type R abandonne le bloc «atmos-*féérique*» pour un suralimenté de 155 ch/l. Plus rond, pas moins explosif!

# VIE À BORD

## ERGONOMIE

On l'a déjà évoqué dans ces colonnes, l'ergonomie des Honda est en général un peu complexe et privilégie sans justification la multiplication des écrans. La Type R ne fait pas exception à cette démarche; elle s'expose donc aux même critiques (nombre d'écrans, volant multifonction trop chargé), même si l'on trouve ici l'écran de l'ordinateur de bord un peu moins inutile du fait de l'affichage du programme de télémétrie du mode +R (chrono au tour par tour, 0 à 100 km/h ou 400 m DA, accéléromètre...). Pas terrible dans la Civic classique, la position de conduite est bien meilleure à bord de cette Type R, dont les baquets sont implantés 2 cm plus bas. C'est bien pour la position, mais pas tellement pour la visibilité, notamment de l'instrumentation: ceux qui tournent autour du mètre quatre-vingts ne verront plus le tachymètre. Ennuyeux dans une voiture si rapide.

Bien que d'abord «à conduire», la Type R vit avec son temps et est «connectée» grâce à la nouvelle interface de bord dotée, sur la GT (36.500 €), de la navigation, de la radio numérique DAB, d'un navigateur Internet, d'un point Wi-Fi hotspot, de deux connexions USB/HDMI et d'une kyrielle d'applications connectées mises au point par Harman (AHA). L'interface permet en outre la connexion des *smartphones* en mode MirrorLink.

## ÉQUIPEMENT

La Type R est proposée en deux exécutions: la base à 34.000 € et la GT, facturée 2.500 € de plus (36.500 €), mais qui offre un équipement autrement plus complet avec, notamment, la navigation, le climatiseur automatique bizone, les rétros rabattables, les phares adaptatifs (à diodes), les capteurs de pluie et de lumière et l'ensemble des aides à la conduite comme le freinage automatique urbain, l'avertisseur de collision imminente, l'alerte de changement de bande et les détecteurs d'objets dans les angles morts. Pour une fois, Honda nous donne la possibilité de choisir sans renoncer. Bravo!

## OPTIONS

Toutes les options disponibles sont incluses dans l'exécution supérieure GT. Il n'y a donc aucune personnalisation possible, sauf pour la peinture (métallisée à 500 €) et quelques packs de décoration extérieurs, mais qui ne rendront pas la voiture plus

**ÉPARPILLÉS** | Le tableau de bord adopte 3 zones distinctes d'informations, avec autant d'écrans éparpillés. Il est parfois difficile de s'y retrouver, surtout dans le feu de l'action.



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

**MAINTIEN** | Les excellents sièges baquets assurent un maintien parfait (épaules, cuisses…) et un confort de chaque instant.

**BANALE** | La banquette est plus classique et perd la modularité des versions plus sages, pour une question de poids.

discrète, bien au contraire. Il y a ainsi, par exemple, l'aileron carbone (2.405 €), une décoration «rallye» pour la calandre (310 €), des incrustations de carbone sur le hayon (710 €), le cerclage des antibrouillards en carbone (660 €) ou encore un cache-bouchon de réservoir noir (115 €).

**COFFRE** | Le volume de coffre est identique à celui des versions plus modestes, rendant cette sportive radicale pratique au quotidien.

**CONNECTÉE** | Radicale, oui; dépouillée, non. La Type R est parfaitement à la pointe en matière de connectivité.

**BOÎTE 6** | La boîte manuelle 6 rapports est un modèle de précision, de guidage, de rapidité et d'étagement. C'est le seul choix possible…

# EQUIPEMENT

## CIVIC TYPE-R GT

**PRIX** = € **S** = SÉRIE
**–** = NON DISPONIBLE OU SANS OBJET

| | |
|---|---|
| **SECURITE PASSIVE** | |
| Airbags latéraux AV/AR | S/– |
| Airbags rideaux AV/AR | S/S |
| Airbags de genoux G/D | –/– |
| Appuie-tête actifs AV/AR | –/– |
| Fixations Isofix AV/AR (nombre) | –/S |
| Contrôle de stabilité permanent/déconnectable | –/S |
| Régulateur de vitesse/de distance | S/– |
| Dispositif de préparation à une collision | S |
| Surveillance maintien de bande/angles morts | S/S |
| Caméra de vision nocturne | – |
| **VISIBILITE** | |
| Feux au xénon/DEL/variables/éclairage virages | –/S/S/– |
| Antibrouillards AV | S |
| Capteurs de luminosité/de pluie | S/S |
| Rétroviseurs électriques/chauffants | S/S |
| Rétroviseur intérieur électrochrome | S |
| **INSTRUMENTS** | |
| Thermomètre extérieur/indicateur de verglas | S/S |
| Ordinateur de bord | S |
| Chronomètre | S |
| Contrôle de pression des pneus | S |
| **MULTIMEDIA & COMMUNICATION** | |
| Radio-CD/lecteur MP3 | S/S |
| Prise AUX/port USB | S/S |
| Upgrade audio/tuner TV/lecteur DVD | S/–/S |
| Bluetooth musique/téléphone | S/S |
| Internet | S |
| Navigation/disque dur | S/– |
| **CONFORT DE ROULAGE** | |
| Volant réglable en hauteur/profondeur | S/S |
| Volant multifonction | S |
| Climatisation manuelle/automatique | –/S |
| Lève-vitres électriques AV/AR | S/S |
| Toit ouvrant/panoramique | –/– |
| Capteurs de stationnement AR/AV+AR/caméra | –/S/S |
| Amortissement piloté/suspension pneumatique | S/– |
| **CONFORT D'ASSISE** | |
| Sièges avant sport à soutien renforcé G/D | S/S |
| Sièges avant réglables en hauteur/en inclinaison | S/S |
| Soutien lombaire réglable G/D | S/– |
| Sièges avant G/D réglables électriquement | –/– |
| Accoudoir central AV/AR | S/S |
| **FONCTIONNALITE** | |
| Verrouillage central/télécommandé | S/S |
| Accès/démarrage mains libres | S/S |
| Verrouillage automatique en roulant | – |
| Banquette rabattable: dossier/assise | S/S |
| Porte-gobelets AV/AR | S/S |
| Prises 12 V/220 V (nombre) | 2/– |
| **ESTHETIQUE** | |
| Jantes en alliage | S |
| Kit de carrosserie/kit aérodynamique | S/S |
| Peinture métallisée/peinture spéciale | 500/– |
| Nombre de couleurs extérieures | 5 |
| Intérieur en tissu/Alcantara/cuir | S/S/– |
| Volant/pommeau revêtus de cuir | S/– |

Les prix de toutes les versions et de leurs options à la rubrique Voitures Neuves sur **www.moniteurautomobile.be**



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

au passage des 6000 tr/min. Jouissif tout en n'étant pas contraignant au quotidien, puisque ce bloc sait aussi faire preuve d'une grande civilité aux allures usuelles.

## TRANSMISSION

La puissance transite exclusivement par une boîte manuelle à 6 rapports, renforcée pour l'occasion et aux frictions internes «optimisées». Surmonté d'un pommeau en aluminium, le sélecteur a vu son manche raccourci de 4 cm (comme dans la NSX-R de 2002, précise Honda) pour favoriser la rapidité et l'agrément. Parfaitement guidée, la commande offre des verrouillages rapides et précis; Honda a en outre privilégié un étagement de boîte resserré, qui fait idéalement coïncider vitesse de pointe en 6e (270 km/h) et régime de puissance maxi (6500 tr/min). Il y a des boîtes manuelles qu'on ne se lasse pas de manipuler. Celle-là en fait partie.

## PERFORMANCES

Honda est honnête sur le poids de sa Type R, qui accuse 1.461 kg sur notre bascule pour une masse officielle annoncée à 1.453 kg. Du coup, avec 310 ch, le rapport poids/puissance reste cantonné sous la barre des 5 kg/ch (4,7 kg/ch), soit le niveau d'une BMW M235i (326 ch) ou de l'ancienne Ford Focus RS (4,8 kg/ch). Une Renault Mégane RS Trophy (275 ch) revendique, elle, 5 kg/ch tout rond, tout comme la Volkswagen Golf R (300 ch), tandis qu'une Seat León Cupra (version 280 ch) fixe le niveau à 5,1 kg/ch et une Subaru WRX STi (300 ch) à 5,4 kg/ch. En toute logique, c'est donc la Honda qui devrait être la plus rapide, ce qu'elle n'est pas tout à fait, car on constate toujours un important patinage au démarrage, qui s'explique aussi par le choix d'une boîte manuelle alors que d'autres sportives sont dotées de boîtes automatiques, souvent équipées d'un *launch control* (235i), voire d'une très utile transmission intégrale (Golf R). Comparons dès lors ce qui est comparable et notamment cette Civic Type R avec la Ford Focus RS précédente, tout à fait similaire sur le plan technique (305 ch, différentiel autobloquant). Là, c'est la Honda qui prend l'avantage en accélérations, car elle pousse plus fort au bout du kilomètre: 25,6 s, contre 25,8 s à la Ford. Cela dit, en reprises, les deux se valent. Par la faute d'une puissance inférieure, la Mégane RS Trophy est derrière en accélération (26,3 s), mais pas en reprises, où elle prend l'avantage sur la Honda, vraisemblablement en raison d'un moteur à la réponse plus vive. Cela dit, un chrono reste une donnée isolée: la sportivité globale d'une voiture doit plutôt se mesurer sur une piste, terrain où la Type R excelle justement. Comme au Nürburgring, où elle dégomme tout le monde. Avec un temps de 7'50", la niponne surclasse la Mégane RS Trophy R de 4 s, la León Cupra de 8 s et la Focus RS de… 36 s. Ben oui, on est ici au niveau d'une Lamborghini Gallardo de 2008 ou d'une 911 Carrera S de 2009. Respect!

## CONSOMMATION

Honda annonce une homologation officielle de 7,3 l/100 km sur le cycle mixte et de 170 g/km de $CO_2$. C'est tout à fait dans la moyenne de la catégorie, puisqu'une Mé-

## LES CONCURRENTES

**HONDA CIVIC TYPE-R**

| | |
|---|---|
| Cylindrée (cm³) | 1996 |
| Puissance (ch/kW à – tr/min) | 310/228 à 6500 |
| Couple (Nm à – tr/min) | 400 de 2500 à 4500 |
| Vitesse maxi (km/h) | 271 |
| 0-100 km/h (s) | 6,2 |
| 1000 m départ arrêté (s) | 25,6 |
| Conso moyenne de l'essai (l/100 km) | 10,7 |
| Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km) | 9,4/6,1/7,3 |
| $CO_2$ (g/km) | 170 |
| Prix de base (€) | 34.000 |

**RENAULT MÉGANE RS TROPHY 275**

| | |
|---|---|
| Cylindrée (cm³) | 1998 |
| Puissance (ch/kW à – tr/min) | 275/201 à 5500 |
| Couple (Nm à – tr/min) | 360 de 3000 à 5000 |
| Vitesse maxi (km/h) | 255 |
| 0-100 km/h (s) | 6,7 |
| 1000 m départ arrêté (s) | 26,3 |
| Conso moyenne de l'essai (l/100 km) | 11,1 |
| Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km) | 9,8/6,2/7,5 |
| $CO_2$ (g/km) | 174 |
| Prix de base (€) | 33.400 |

**SEAT LEÓN CUPRA**

| | |
|---|---|
| Cylindrée (cm³) | 1984 |
| Puissance (ch/kW à – tr/min) | 290/213 de 5700 à 6200 |
| Couple (Nm à – tr/min) | 350 de 1750 à 5600 |
| Vitesse maxi (km/h) | 250 |
| 0-100 km/h (s) | 6,3 (donnée version 280) |
| 1000 m départ arrêté (s) | 25,3 (donnée version 280) |
| Conso moyenne de l'essai (l/100 km) | 10,8 (donnée version 280) |
| Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km) | 8,2/5,4/6,4 |
| $CO_2$ (g/km) | 149 |
| Prix de base (€) | 34.100 |

**TÉLÉCHARGEZ LE MAGAZINE AVEC LES ESSAIS DE CES CONCURRENTES EN SCANNANT LES QR CODES CI-CONTRE.**



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

## TECHNIQUE

| MOTEUR | |
|---|---|
| Type | 4 cylindres en ligne |
| Carburant | essence 95 RON minimum |
| Implantation | transversale avant |
| Cylindrée (cm³) | 1996 |
| Alésage x course (mm) | 86,0 x 85,9 |
| Rapport volumétrique | 9,8:1 |
| Puissance (ch/kW à tr/min) | 310/228 à 6500 |
| Couple (Nm à tr/min) | 400 de 2500 à 400 |
| Matériau bloc/culasse | alliage/alliage |
| Nombre de soupapes | 16 |
| Distribution | 2 arbres à cames en tête |
| Entrainement | chaîne |
| Commandes des soupapes | linguets à rouleaux |
| calage variable | oui, à l'admission et à l'échappement |
| levée variable | oui, à l'échappement |
| durée variable | oui, à l'échappement |
| Alimentation | injection directe |
| Suralimentation | turbocompresseur à entrée simple |
| Refroidissement air de charge | échangeur air/air |
| Dépollution | catalyseur trifonctionnel |
| **NORMES** | |
| Conso urbaine/extra/mixte (l/100 km) | 9,4/6,1/7,3 |
| Emissions de $CO_2$ (g/km) | 170 |
| Dépollution | Euro 6 |
| **TRANSMISSION** | |
| Type | aux roues AV + différentiel autobloquant |
| Boîte de vitesses | manuelle, 6 rapports |
| Rapport de pont | 3,842:1 |
| Rapports de boîte (vit. à 1000 tr/min) | |
| 1re | 3,625:1 (8,52 km/h) |
| 2e | 2,115:1 (14,61 km/h) |
| 3e | 1,529:1 (20,21 km/h) |
| 4e | 1,125:1 (27,47 km/h) |
| 5e | 0,911:1 (33,92 km/h) |
| 6e | 0,734:1 (42,10 km/h) |
| Régime sur le rapport supérieur | en 6e |
| à 70/90/120 km/h (tr/min) | 1660/2130/2850 |
| Différentiel | avant autobloquant hélicoïdal GKN (taux de blocage: 40%) |
| **CHASSIS** | |
| Type | coque autoportante en acier galvanisé |
| Carrosserie | berline, 5 portes, 4 places |
| Suspension AV | jambes de force McPherson, pivot découplé, amortissement adaptatif, barre antiroulis |
| Suspension AR | essieu de torsion allégé et tubulaire, amortissement adaptatif |
| Freins AV (ø/épaisseur en mm) | disques ventilés, étriers fixes à 4 pistons Brembo (350/N.C.) |
| Freins AR (ø/épaisseur en mm) | disques pleins, étriers flottants (296/N.C.) |
| Direction | à crémaillère |
| Assistance | électrohydraulique |
| Nombre de tours de volant | 2,25 |
| ø de braquage murs/trottoirs (m) | N.C./12,59 |

## PERFORMANCES

| CONDITIONS DE L'ESSAI | |
|---|---|
| Dates | du 31/8 au 10/9/2015 |
| Kilométrage de départ (km) | 390 |
| Distance parcourue (km) | ± 1.700 |
| **FACTEURS DE PERFORMANCES** | |
| Puissance spécifique (ch/l) | 155,3 |
| Couple spécifique (Nm/l) | 200,4 |
| Aérodynamique (Cx/SCx) | 0,268/N.C. |
| Rapport poids/puissance (kg/ch) | 4,71 |
| Répartition de poids AV/AR (%) | N.C. |
| Pneus du véhicule d'essai AV/AR | Continental SportContact 6 235/35 R19 |
| **NOS MESURES** | |
| Vitesse maxi | |
| absolue (km/h) | 271 à 6440 tr/min en 6e |
| sur les intermédiaires (km/h) | 48/83/136/191/236/271 |
| Accélérations (s) | |
| 0-60 km/h | 3,4 |
| 0-100 km/h | 6,2 |
| 0-160 km/h | 13,3 |
| 0-200 km/h | 21,8 |
| 400 m départ arrêté (vitesse) | 19,3 (166 km/h) |
| 1000 m départ arrêté (vitesse) | 25,6 (211 km/h) |
| Reprises (s) | |
| 30-60 km/h (en 2e/3e/4e) | 3,0/4,0/6,1 |
| 60-90 km/h (en 4e/5e/6e) | 4,2/5,4/9,2 |
| 90-120 km/h (en 4e/5e/6e) | 3,9/4,6/6,2 |
| 400 m à 40 km/h en 4e/5e/6e | 15,0/17,0/20,9 |
| 1000 m à 40 km/h en 4e/5e/6e | 26,3/29,0/35,2 |
| Consommation de l'essai | |
| mini/maxi/moyenne (l/100 km) | 9,1/24,2/10,7 |
| autonomie (km) | ± 460 |

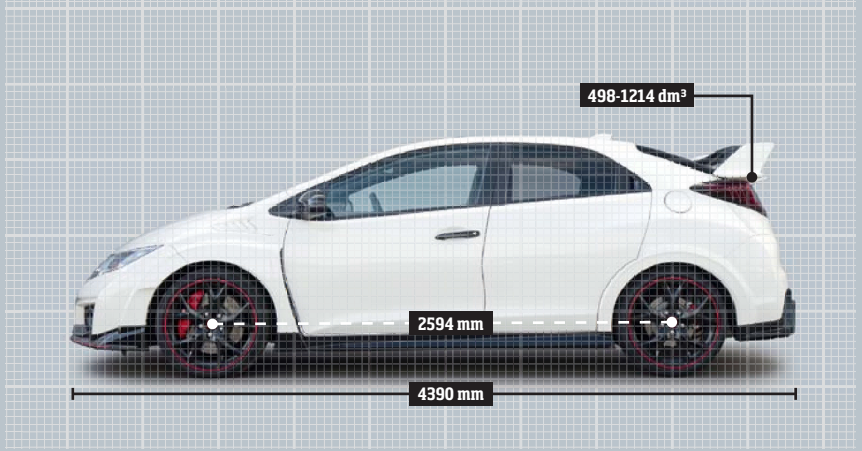
## BUDGET

| | |
|---|---|
| Prix de base (€) | 34.000 (base) |
| Prix de base véhicule de l'essai (€) | 36.500 (GT) |
| Coût total des options présentes (€) | N.C. |
| **TAXES & ASSURANCES (€)** | |
| Taxe de mise en circulation | 4.957 |
| Taxe de mise en circulation (Flandre) | 719,82 |
| Taxe de circulation annuelle | 405,11 |
| Prime annuelle d'assurance RC | N.C. |
| Malus Région wallonne | 250 |
| Avantage Toute Nature mensuel | 279,29 |
| **COUTS MENSUELS DE LEASING (€)** | |
| Full lease 5 ans/75.000 km | N.C. |
| Renting 5 ans | N.C. |
| Taxe $CO_2$ | 76,5 |
| Déductibilité fiscale (%) | 70 |
| **GARANTIE** | |
| Pièces et main-d'œuvre | 3 ans, 100.000 km |
| Défauts de peinture/corrosion | 3 ans/12 ans |
| Garantie de mobilité | 3 ans |
| **ENTRETIEN** | |
| Rythme | 1 an ou 20.000 km |
| Nombre de points de service | 37 |

**DIFFUSEUR |** Le diffuseur aide à plaquer la voiture au sol sans perturber sa finesse aérodynamique.

## DIMENSIONS & POIDS

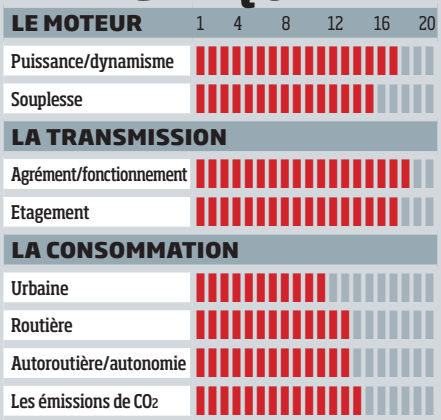
| | |
|---|---|
| Longueur/largeur/hauteur (mm) | 4390/1878/1466 |
| Empattement/Voies AV/AR | 2594/1605/1528 |
| Pneus de série | 235/35 R19 |
| Roue de secours | kit anticrevaison |
| Largeur intérieure AV/AR (mm) | 1466/1469 |
| Garde au toit AV/AR (mm) | 977/902 |
| Espace aux jambes AR mini/maxi (mm) | 165/430 |
| Volume du coffre (dm³) | de 498 à 1.214 |
| Poids en ordre de marche (kg) | 1.461 |
| Poids total autorisé (kg) | N.C. |
| Attelage freiné/non freiné (kg) | – |
| Capacité carburant (l) | 50 |






Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

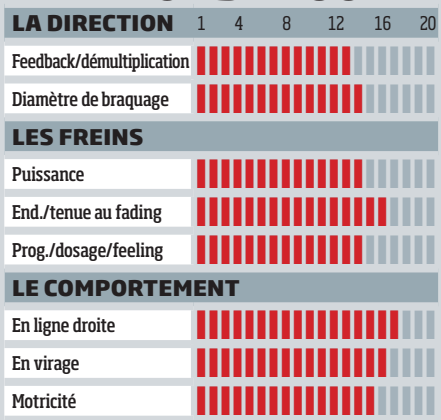
## LA MÉCANIQUE




**MOYENNE 14,75/20**

Adieu l'aspiration libre: le nouveau 2 litres a choisi un turbo pour signer ses performances de feu. Le VTEC est toujours là, mais uniquement à l'échappement, pour accélérer l'entrée en action du turbo. Bien, mais on sent toujours un temps de réponse. Cela dit, le moteur est expressif, tant du point de vue du son que de la puissance, omniprésente. Une belle réussite, au caractère forcément différent. La boîte 6 ne mérite que des éloges tant pour son maniement que pour son étagement.

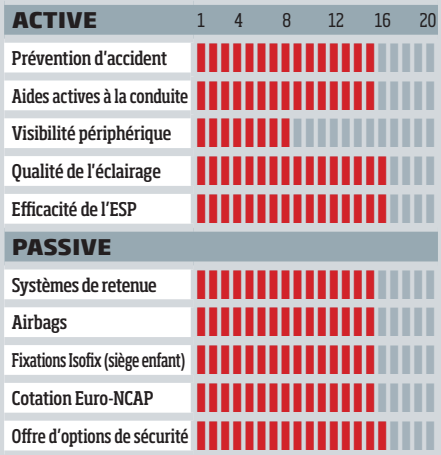
## LA TENUE DE ROUTE




**MOYENNE 14,88/20**

La Civic Type R a été voulue à l'ancienne. En tout cas du point de vue des sensations: malgré le pivot découplé, quelques remontées de couple restent perceptibles, tout comme des phénomènes de figeage du volant. Et sur la route, la réaction de la direction n'est pas linéaire à la réaccélération (sous cet effet, la voiture referme le virage). Bref, le pilote doit donc être actif, ce qui n'est pas pour nous déplaire. La Civic Type R est du genre brutal, un peu à la façon de la Mégane RS…

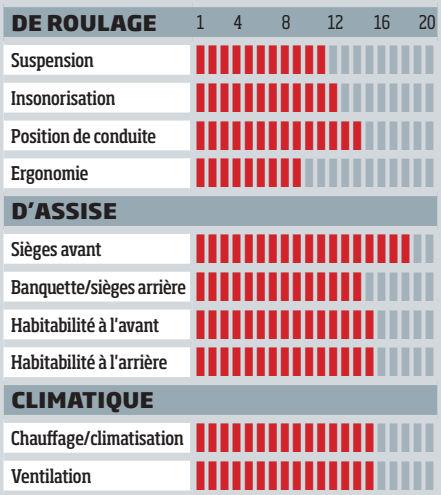
## LA SÉCURITÉ




**MOYENNE 14,60/20**

Même badgée Type R, la Civic ne fait pas l'impasse sur les équipements de sécurité. Du moins dans son exécution haut de gamme GT (plus chère de 2.500 €), qui profite des alertes de franchissement de ligne ou de collision imminente ainsi que du surveillant d'angles morts. Pas mal pour une sportive.

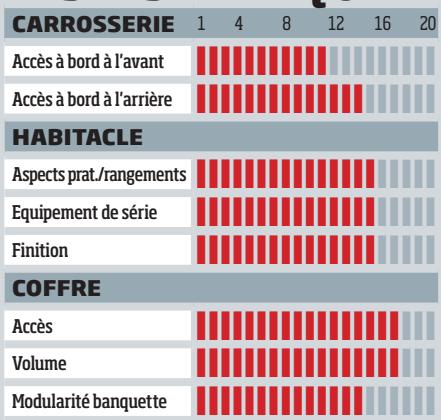
## LE CONFORT




**MOYENNE 13,80/20**

Malgré l'amortissement piloté (30% de fermeté en plus en mode +R), la Civic est relativement peu prévenante pour ses passagers. Mais ce n'est pas très étonnant vu sa philosophie.

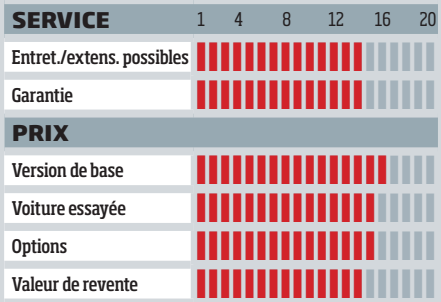
## LE SENS PRATIQUE




**MOYENNE 14,75/20**

Bonne nouvelle, par contre: l'habitacle reste aussi pratique que celui d'une Civic classique, si ce n'est que la fonction Magic Seat (possibilité de relever l'assise arrière) a été supprimée pour des raisons de poids. La Type R n'accueille plus que 4 personnes, mais avec tous leurs bagages grâce au coffre qui n'a rien perdu en contenance, ni en qualité d'accès.

## LE BUDGET




**MOYENNE 14,67/20**

Avec un ticket d'entrée à 34.000 €, la Type R est sensiblement moins chère qu'une Golf R, moins puissante, ou que l'imminente Focus RS. Certes, elle n'a pas encore l'aura de cette dernière, ni 350 ch ou 4 roues motrices, mais elle garantit un rapport prix/équipement-prestations de premier plan, loin devant celui d'une Mégane RS (33.400 € avec le pack Cup). Pour la valeur de revente, Honda pourra à coup sûr compter sur sa réputation de fiabilité. C'est utile pour ce genre de sportives…

Notre cotation traduit la manière dont le modèle essayé se comporte par rapport à d'autres concurrentes de la même catégorie. Il n'est donc pas pertinent de comparer les notes de deux voitures n'appartenant pas au même segment de marché.

## moyenne générale 14,57/20



Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.

**DISCRÉTION?** | Si c'est une certaine forme de discrétion visuelle que vous recherchez, la Civic Type R n'est pas faite pour vous.

gane RS Trophy annonce 7,5 l/100 et 174 g, la M235i 7,6 l/100 et 175 g et la Golf R 6,9 l/100 et 159 g – mais cette dernière est équipée d'office d'une boîte DSG, plus avantageuse sur ce point. Notre essai s'est soldé par une moyenne de 10,7 l/100 km avec une pointe à 24 l/100 en usage sur circuit et un bilan de 9 l/100 en conduite très calme. Sur la route, on peut raisonnablement tabler sur une demande comprise entre 9,5 et 10,2 l/100 km en usage courant. La consommation augmentera en revanche rapidement si l'on abuse des ressources, comme souvent avec un moteur turbocompressé. Finalement, le seul défaut de cette Type R, c'est son réservoir de 50 l seulement, qui oblige à de fréquents ravitaillements.

## TENUE DE ROUTE

Il faut d'emblée préciser les choses: le comportement de la Type R est largement influencé par ses pneumatiques radicalement sportifs, des inédits SportContact6. Froids, ceux-ci procurent beaucoup moins de *grip* à l'essieu arrière et induisent alors une grande mobilité qu'il faut corriger vivement au volant, car les vitesses de lacet sont assez élevées. Cela dit, une fois à température, ils font preuve d'une adhérence inébranlable: le train arrière semble vissé au bitume.

Très directes, les commandes, dont la direction, participent activement à l'impression de tranchant laissée par la Type R, comme nous avions pu le ressentir par exemple à bord d'une Mégane RS. Cette Honda est comme tout entière construite autour de son train avant. C'est lui qui donne le rythme, un rythme élevé, même si la motricité s'avère encore parfois mise à mal par le couple débordant du moteur. Ce train avant taille les trajectoires au cordeau et procure une adhérence et un potentiel impressionnants.

Mais aux limites, il tend à s'évanouir assez abruptement. Un phénomène à mettre sur le compte de la très grande rigidité en roulis de cet essieu; celle-ci peut aboutir à un délestage brutal de la roue intérieure, que même l'autobloquant ne peut juguler. C'est là que le dispositif de freinage sélectif par roue (AHA) peut intervenir, mais ça n'a toutefois pas semblé imparable. Du moins sur notre piste d'essai, très technique. Cela dit, la Type R reste franchement impressionnante d'efficacité et de vivacité. Et plus encore lorsque l'on bascule sur le mode de conduite +R, qui accroît encore la résistance au roulis (de 30% en amortissement) et exacerbe la réponse à l'accélérateur. Honda n'a pas menti: la Civic Type R est réellement brillante sur la piste. Tout comme ses freins, qui ne faiblissent pas.

Sur la route, elle étale la même impulsivité, ce qui la rend quelque part attachante, car elle mélange des sensations de conduite «à l'ancienne» avec les vitesses de passage et l'efficacité des sportives d'aujourd'hui. Au volant, on a en effet beaucoup à faire: les remontées de couple n'ont pas disparu et elles provoquent parfois des phénomènes de figeage du volant, tandis que la direction ne présente pas une réponse tout à fait linéaire à la réaccélération, ce qui s'explique par la combinaison de la haute rigidité en roulis du train avant et d'un taux de blocage élevé. De ce fait, une fois inscrite, la voiture tend parfois à trop rapidement resserrer la trajectoire dans la courbe à la réaccélération, de sorte qu'il faut débraquer pour retrouver une ligne idéale. Si cette réactivité tend à contribuer à l'agrément sur circuit, elle peut s'avérer surprenante et sujette à un certain apprentissage. C'est un choix et, bien que la Civic Type R manque un peu de rondeur, elle reste une formidable machine, un engin radical qui vit et qui implique véritablement son conducteur comme peu de sportives le font encore. Juste pour ça...

## CONFORT

Voulue radicale, la Civic Type R n'est pas tendre en suspension. Ce n'est pas très étonnant pour une voiture de cette trempe et chaussée de pneumatiques taille 45... Bref, au quotidien, il faut donc vivre avec, à plus forte raison lorsque la suspension est calée sur le mode +R (30% plus rigide).
Les baquets sont par contre très confortables et offrent un maintien en tout point exemplaire. A l'arrière, deux personnes peuvent prendre place sur une banquette qui n'a pas reçu de traitement spécifique (dossier renforcé). Et s'il faut faire des concessions pour la suspension, il faudra aussi en faire pour l'insonorisation: cette Civic reste très bruyante, surtout pour la partie mécanique. C'est le prix à payer.

**CETTE HONDA EST COMME TOUT ENTIÈRE CONSTRUITE AUTOUR DE SON TRAIN AVANT.**

## NOTRE VERDICT

**Honda revient en force avec cette Civic Type R, qui a tous les attributs de la sportive brutale et caractérielle. Ce qui ne chagrinera personne, même si cela se paie au quotidien, par la rudesse de la suspension et une sonorité envahissante, notamment. Car ce tempérament abrupt, voire violent, constitue l'essence même de ses performances de premier plan et de son degré élevé d'efficacité globale. Manifestement, l'Integra Type R des années 90 a trouvé sa digne descendance, à un prix très compétitif, comparable à celui de la vieillissante Mégane RS (33.400 € avec le pack Cup), mais beaucoup plus doux que celui d'une Volkswagen Golf R (39.970 €) ou de la prochaine Ford Focus RS (38.300 €), même s'il est vrai que cette dernière sera aussi plus puissante (350 ch) et dotée de 4 roues motrices.** ■

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Produpress SA/NV.