

**ESSAI DÉTAILLÉ**



# HONDA CIVIC TYPE R

Par Gaétan Philippe

## HONDA CIVIC TYPE R

Consommation moyenne .. 10,7 l/100 km  
Extrêmes ..... de 8,6 à 13,6 l/100 km  
Consommation Euromix .... 9,1 l/100 km  
CO<sub>2</sub> ..... 215 g/km  
1000 m départ arrêté ..... 27,6 s  
Prix de base ..... 25.900 €

## LES QUALITES

- Pour prendre des tours jusqu'à plus soif!
- Consommation contenue
- Commande de boîte sans faille
- Sonorité du moteur grisante
- Bons baquets AV, caves à pieds à l'AR
- Equipement *giga* pour une sportive
- Repli dossier AR sur assise affaissée

## LES DEFATS

- Instruments à 2 niveaux de lecture
- Diamètre de braquage
- Suspension éprouvante sur le cassis
- 5<sup>e</sup> place supprimée sur Type R
- Légers bruits d'assemblage intérieur
- Lucarne AR double sans essuie-glace
- Pas de réelle évolution (*perfs*, moteur)



Photos: Sébastien Mauroy



Le moteur **Honda 2 litres Type R** reprend son air sans forcer, dans les survêtements sportifs de la nouvelle **Civic 3 portes**, pour dire haut et fort à une meute de rivaux suralimentés qu'il est le seul héritier naturel de la mouvance **GTI!**

Les modèles atmosphériques se raréfient dans la sphère d'influence de la GTI (la berline sportive compacte), qu'ils ont pourtant contribué à former. Que reste-t-il pour s'opposer à la vague des «turbo» injection directe et indirecte – Audi A3 TFSI, Ford Focus ST, Mazda 3 MPS, Opel Astra GTC 2.0T, Renault Mégane RS Turbo, Seat León TFSI, Volkswagen Golf GTI, Volvo C30 T5 – sinon une Citroën C4 Coupé VTS un peu faiblarde et une Honda Civic Type R qui est seule à faire le poids?

## **CONCEPTION D'ENSEMBLE**

La Type R a toujours été indissociable de la carrosserie 3 portes surbaissée. La silhouette de coupé futuriste de la nouvelle Civic lui va d'ailleurs à ravir. Même si ce style cunéiforme risque de passer plus vite de mode qu'une ligne classique. Ça, ce sont les apparences. Parce que l'observation des dessous cachés débusque une petite involution: le train arrière multibras a été remplacé par un essieu semi-rigide (des ressorts et amortisseurs séparés montés sur des bras tirés reliés par un profilé déformable), au motif louable de gagner de la place. Le même prétexte est invoqué pour justifier d'avoir placé le réservoir de carburant sous les sièges avant. Du coup, Honda a pu aménager le plus grand coffre de la catégorie C et y concevoir un plancher très bas sur lequel se replie la banquette pour former un plan de chargement. Comme quoi fibre sportive et sens pratique ne sont pas forcément antinomiques.

## **SÉCURITÉ**

Oh, la ceinture centrale arrière a disparu! C'est qu'en version Type R, la Civic ne compte que 4 places, soit assez s'agissant d'une boule de nerfs qui «déménage». Honda n'en a pas profité pour rogner sur les *airbags*, toujours au nombre de 8.

## **MOTEUR**

Un tour de clé suivi d'une pression sur le bouton rouge situé à l'extrémité gauche du tableau de bord, le 2 litres i-VTEC s'ébroue à froid dans un ralenti précipité. On se croirait revenu au temps du *choke* (starter) automatique... Il prend vite ses tours et sa température en retombant sur un ralenti inaudible. Un arbre d'équilibrage additionnel le rend plus silencieux sur toute sa plage de fonctionnement. A cela s'ajoutent les qualités d'isolation acoustique de la caisse. Le roulage sonore et les fortes résonances aux allures autoroutières ne sont plus qu'un mauvais

**Le roulage sonore et les fortes résonances aux allures autoroutières ne sont plus qu'un mauvais souvenir.**

souvenir. Au point qu'on ne perçoit plus que les tonalités musicales du moteur, toujours sur deux registres correspondant aux cames des charges partielles et à

celles des hauts régimes.

Une mise au point du calage de distribution (VTC) et du VTEC (temps de commande et levée des soupapes d'admission) modifie les courbes de couple et de puissance pour rendre le moteur encore plus souple à faible charge (180 Nm sont déjà disponibles à 3000 tr/min) et relever le régime de puissance maxi de 7400 à 8000 tours. Cet élargissement des plages favorables ne change pas les valeurs maxi de l'un (193 Nm) et de l'autre (201 ch). La Civic détient plus que jamais le moteur atmosphérique qui concilie le mieux la rondeur et le caractère pointu. Une griserie de tous les instants. Une petite diode «i-VTEC» s'allume à droite dans la partie haute du combiné à instruments pour signaler le passage de relais des cames des bas à celles des hauts régimes, correspondant à 5450 tr/min. Le timbre ronronnant du 4 cylindres vire au caverneux en nous collant des frissons extatiques.

## **PERFORMANCES**

De la Type R «2002» (27,4 s) au modèle 2007 (27,6 s), on perd 0,2 s au 1000 m DA... Idem pour les reprises, où la régression se chiffre aussi en fiffrelins de dixièmes. Pour une voiture alourdie d'un quintal au moins, ça n'a rien de dramatique. Au fond, si la Civic «de sport» maintient si bien l'acquis, c'est parce qu'elle a gagné en souplesse à bas régime, de la hargne à pleine charge et qu'elle bénéficie d'un développement de transmission plus court qui lui fait, notamment, gagner près de 7 km/h en pointe. Comme elle oppose de surcroît plus de surface frontale, l'aérodynamique ne doit pas jouer en sa faveur.





## CONSOMMATION

Près de 11 l/100 km quand on a 100 ch au litre sous le pied n'est pas exagéré. Venant d'un 4 cylindres à essence atmosphérique à régime rapide et à distribution variable, ce bilan énergétique demeure encore flatteur. Néanmoins, face à Honda qui campe sur un acquis, les motoristes allemands proposent désormais des moteurs turbo à injection directe d'essence tout à la fois aussi sobres et performants.

## TRANSMISSION

Adopter la Type R, c'est aussi la promesse d'avoir un petit pommeau de vitesse en alu mordoré, glacial lorsque la voiture a couché dehors par temps de gel, mais vite à température dès que les sauts de régime montent en cadence. Rapide à coulisser dans sa grille en double H, net et léger dans ses engagements, le sélecteur a les qualités requises pour la conduite sportive. L'étagement serré est celui qui fit le bonheur de la précédente Civic Type R et, avant ça, de l'Integra Type R lorsque celle-ci passa de 5 à 6 vitesses et des moteurs 1.8 à 2 litres VTEC. Seul le développement du pont a été raccourci (de 4,77:1 à 5,06:1) sur la nouvelle Civic 3 portes. C'est que, contrairement à ce que laisse entendre Honda, le modèle a pris du poids. Les performances en statu quo en sont la meilleure preuve...

La transmission tire plus court et demeure absolument irréprochable. Au point qu'il faut zieuter le tachymètre si l'on ne veut pas « taper » le rupteur (8300 tr/min) en montant les intermédiaires. L'indicateur multifonction permet d'activer 6 diodes jaunes (situées à gauche du compteur de vitesse) susceptibles de nous aider à mieux anticiper le passage en zone rouge. Reste que, pour trouver à redire, il faut entrer une marche arrière fort courte et reculer dans un grommellement de pignons droits...

## DIRECTION

Le volant a, comme sur les autres Civic, la forme d'un calice. Seule différence: le logo H qui lui orne le pistil vient sur fond rouge. Est-ce à dire que la nouvelle Type R serait devenue la fine fleur parmi les tractions survoltées? Moins assistée et plus directe qu'avant (2,3 tours de butée à butée au lieu de 2,7), mais très constante dans sa montée en effort, la crémaillère à assistance électrique nous laisse la sensation de tenir des roues avant particulièrement adhérentes, qui mordent la chaussée – même humide ou déformée – sans tirailler le volant sous l'effet du couple.

C'est que la nouvelle Type R s'est débarrassée de la lie des trains à la fois moteurs et directeurs: les pertes ou le manque de motricité, qui étaient la grosse faiblesse de sa devancière. L'évolution est telle qu'on en oublie presque qu'elle ne braque pas assez court – avec une cir-

### TECHNIQUE

### HONDA CIVIC TYPE R

#### Moteur

Disposition  
Type

transversal avant  
4 cylindres en ligne i-VTEC,  
arbres d'équilibrage

Matériau bloc/culasse

alu/alu

Cylindrée (cm³)

1998

Alésage x course (mm)

86 x 86

Rapport volumétrique

11 : 1

Puissance maxi (ch/kW à tr/min)

201/148 à 7800

Couple maxi (Nm à tr/min)

193 à 5600 (dont plus de 180 à 3000)

Distribution

2 arbres à cames en tête, 16 soupapes

– entraînement

chaîne

– calage/levée/durée variable

oui/oui/oui (système i-VTEC)

– commande des soupapes

culbuteurs, avec cames spécifiques pour hauts régimes

– compensation du jeu

poussoirs hydrauliques

Alimentation

injection indirecte multipoint

Honda PGM-FI

Suralimentation

–

– refroidissement de l'air de charge

–

– pression absolue (bar)

–

Gestion du moteur

Euro 4

#### Transmission

Type

aux roues avant

Boîte de vitesses manuelle

6 vitesses rapprochées

Boîte de vitesses automatique

–

Différentiel à glissement limité

–

Rapport de pont

5,06 : 1

Rapports de boîte

et vitesses théoriques

à 1000 tr/min (km/h)

– 1<sup>re</sup>

3,266 : 1 ( 7,2)

– 2<sup>e</sup>

2,130 : 1 (11,0)

– 3<sup>e</sup>

1,517 : 1 (15,4)

– 4<sup>e</sup>

1,147 : 1 (20,4)

– 5<sup>e</sup>

0,921 : 1 (25,4)

– 6<sup>e</sup>

0,738 : 1 (31,6)

– AR

3,583 : 1 ( 6,5)

#### Châssis

Type

coque autoportante en acier à haute élasticité  
berline 3 portes/4 places (sur Type R uniquement)

Carrosserie

pseudo-McPherson,

Suspension AV

leviers triangulaires inférieurs en alu,  
amortisseurs à gaz,

barre antiroulis  
bras tirés reliés par un essieu déformable,  
ressorts et amortisseurs à gaz séparés,

barre antiroulis  
disques ventilés (300)

disques pleins (260)  
série/série

série/série (déconnectable)  
à crémaillère

électrique constante  
2,3

11,9

Suspension AR

Freins AV (ø en mm)

Freins AR (ø en mm)

ABS/aide au freinage d'urgence

Antipatinage/contrôle de stabilité

Direction

– assistance

– nombre tours volant

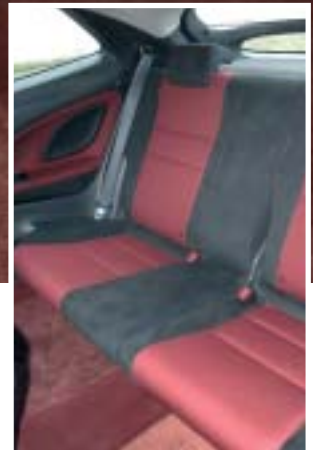
– ø braquage murs/trottoirs (m)

constance atténuante: l'empattement s'est allongé de 6 cm. Si la colonne de direction s'ajuste sur les deux plans, comme on est en droit de l'attendre, les marges – en hauteur surtout – nous paraissent étriquées. Les grandes statures ne peuvent pas lever suffisamment le volant pour l'empêcher de masquer la partie supérieure du compte-tours. Et ce, bien évidemment, lorsque l'assise de l'excellent baquet est dans sa position la plus près du plancher.

Plus stylée, la Type R s'est abaissée de 15 mm et sa livrée s'est renforcée d'appendices et de déflecteurs, les soubassements étant mieux carénés.



*Le beau pédalier en alu souligne la fibre sportive de la Type R. Les occupants des baquets avant sont bien lotis tandis que le compartiment arrière se révèle étonnamment spacieux.*



## FREINS

Les disques de frein (ventilés à l'avant) remplissent sans modification de diamètre et d'épaisseur. Le neuf est ailleurs, dans l'ABS, qui, outre le répartiteur électronique d'effort déjà en place sur le modèle précédent, se complète d'une surassistance au freinage panique. Ce coup de pouce électronique prouve que la Civic Type R s'est pour la première fois dotée d'un contrôle dynamique de stabilité (VSA en jargon Honda et qui, par ailleurs, se déconnecte). En effet, étant une de ces fonctions étendues, l'aide au freinage d'urgence est indissociable du VSA. Tout à la fois facile à doser et prédisposée au talon-pointe, la pédale du milieu garde toute sa fibre sportive. Le beau pédalier en alu pousserait certains à se rendre au turbin chaussés de leurs Sparco...

## TENUE DE ROUTE

L'ancienne Civic Type R pâtissait de grosses pertes de traction qui nous avaient fait regretter qu'elle ne disposât pas d'un autobloquant, à l'instar des versions R de l'Accord et de l'Integra à la même époque. La nouvelle 3 portes n'en a toujours pas... Mais ce manque n'est plus une lacune. En réalité, tout se tient: si la plus sportive des Civic adopte le contrôle de stabilité VSA, c'est que les améliorations apportées à ses trains roulants permettent de l'intégrer sans qu'il n'interfère dans sa progression.

**La Civic Type R s'est pour la première fois dotée d'un contrôle de stabilité (VSA en jargon Honda) et qui se déconnecte.**

Dans le cas d'une sportive plus encore que dans celui d'une routière normale, un ESP (VSA chez Honda) doit accompagner une conduite dynamique et non la réprimer. Dans ce cas, des liaisons au sol sans faille sont un prérequis. C.Q.F.D. De manière plus factuelle encore, la Civic Type R voit son « empreinte » à la chaussée augmenter significativement, rien que sur le choix des pneumatiques: du 225/40 R18 en lieu et place du 205/45 R17 qui prévalait sur sa devancière – du Bridgestone Potenza RE 050 et non plus du 040. Voilà pour le surcroît de volume de gomme à user, sachant que la puissance à faire passer est inchangée.

A eux seuls, des pneus plus larges à profil abaissé ne suffisent pas à aider cette boule de nerfs à recouvrer une motricité optimale. Sur la base d'un châssis surbaissé de 15 mm et d'une plate-forme extrêmement résistante aux efforts de torsion, la nouvelle Civic Type R profite d'une carrosserie plus rigide. Les renforts structurels se concentrent sur la partie avant de la coque, la traverse frontale du moteur et les points d'attache supérieurs de la suspension.

À l'inverse des Honda plus grandes, coutumières des suspensions à triangles superposés, la Civic repose sur des McPherson triangulés à l'avant et un essieu déformable à l'arrière. C'est évidemment moins sophistiqué comme épures, encore que les bras triangulés soient en alu. Là-dessus, les tarages des ressorts et amortisseurs ont été revus pour, en définitive, nous placer dans les mains une petite bombe toujours vive et précise, mieux suspendue sans l'être moins fermement (hélas!), subjectivement



plus lourde, certes, mais beaucoup plus sereine lorsqu'on la cale en appui dans un virage et qu'on l'en extrait ensuite vigoureusement. En conduite de tous les jours, le gain de confiance est surtout énorme sur le mouillé, où la motricité reste assurée et même bien mieux gérable quel que soit l'état du revêtement.



On l'a vu, les progrès sont à mettre sur le compte d'une bien meilleure insonorisation (moteur, roulement), d'un châssis et d'une direction plus efficaces. Tout se passe bien sur les revêtements lisses et réguliers, y compris lorsque la surface ondule. Par contre, dès que la chaussée se détériore, la suspension nous inflige toujours l'impression d'avoir pris place dans une Groupe N. Dur, dur à l'arrière, où les réactions de l'essieu torsionnel

sont mal vécues, qu'une roue vienne à rouler sur un noyau de pêche ou à aborder un cassis. La dureté de la suspension n'est pas une surprise, les Civic 5 portes ordinaires (1.8, 2.2i-CTDi) étaient déjà fustigées pour la même raison.

La réception du train avant sur une cassure – parfois d'apparence insignifiante – se traduit par un tassement qui s'apparente plus souvent à un talonnage qu'à une amortie... Idem à l'arrière. Même si la banquette s'avère plus accueillante que dans la majorité des 3 portes survitaminées, il ne s'agit toujours que de celle que les autres Civic proposent, à la différence près qu'on a droit à un revêtement spécifique, mi-tissu (rouge brique) mi-Alcantara (noir), et que la suppression de la place du milieu donne plus de relief aux deux latérales. Difficile de dire si Honda a délibérément choisi de mieux rembourrer ces dernières ou s'il a tenu à ne pas exposer un cinquième passager à la sécheresse de la suspension de la Type R.

## EQUIPEMENT

Fonctionnalité	HONDA CIVIC TYPE R
Volant réglable en hauteur/profondeur	S/S
– multifonction	S (commandes audio, régulateur de vitesse)
Sièges conducteur/passager	baquets en tissu et Alcantara
– à réglages électriques	–/–
– réglables en hauteur	S/– (côté conducteur, par cliquet)
– réglables en inclinaison d'assise	–/–
– réglables en soutien lombaire	–/–
Banquette AR	
– dossier(s)/assise(s) rabattables	S/S (assise s'affaissant sous le niveau du plancher)
– trappe à skis/sac à skis	–/–
Rétroviseurs extérieurs	
– asphérique côté conducteur	S
– électriques/rabattables/dégivrants	S/S/S
– électrochromes G/D	–/–
Rétroviseur intérieur électrochrome	S
Espaces de rangement	
– porte-gobelets AV/AR	2/2 (console centrale AV et panneaux latéraux AR)
– aumônières au dos des sièges AV	S (côté passager uniquement)
– tiroir sous le siège du passager AV	– (mais espace de rangement sous la banquette arrière)
– bacs de portières AV/AR	S/– (avec espace porte-bouteille de 1/2 litre)
Verrouillage centralisé/télécommande	S/S
– condamnation automatique en roulant	S

Confort	HONDA CIVIC TYPE R
Air conditionné manuel/automatique	–/S
– réglage séparé G/D	S
– capteur d'ensoleillement/toxicité	–/–
Toit ouvrant manuel/électrique	–/–
Lève-vitres électriques AV/AR	S/–
– fermeture automatique au verrouillage	–
Eclairage intérieur	
– plafonniers(s) AV/AR	1/– (un central pour tout l'habitacle)
– lampes de lecture AV/AR	2/–
Miroirs de courtoisie G/D	S/S
– éclairés	S/S (à couvercles)
Accoudoir central AV/AR	S/–
Équipement audio	
– radiocassette/radio-CD	–/S
– changeur de CD/en façade	–/–
– commandes au volant	S
Régulateur de vitesse/adaptatif/limiteur	S/–/–
Système de navigation	O (y compris kit téléphonique mains libres Bluetooth)

Esthétique	HONDA CIVIC TYPE R
Boucliers teints/rétroviseurs extérieurs teints	S/S (avec repli motorisé de série)
Peinture métallisée	O
Jantes en alliage	S (7,5 J x 18")
Intérieur en tissu/velours/Alcantara/cuir	S/–/S/–
Volant/pommeau gainés de cuir	S/– (pommeau de vitesse en inox massif)

Sécurité	HONDA CIVIC TYPE R
Airbags	S/S/– (sidebags dans les dossiers des sièges avant)
– frontaux/latéraux AV/latéraux AR	S/S
– de tête AV/AR	
Dispositifs d'aide à la conduite	S/S
– ABS/assistance au freinage d'urgence	S/S (VSA déconnectable)
– antipatinage/contrôle de stabilité	–/–
– surveillance pression des pneus/affichage	–/–
– aide au parking AV/AR	S
Ceintures de sécurité AV à limiteur d'effort	2
Ceintures de sécurité AR	– (stricte 4 places)
– centrale à 3 points	S
– latérales à limiteur d'effort	2/3
Appui-tête AV/AR	S/S
– réglables en hauteur	–/2
Point d'ancrage Isofix AV/AR	
Eclairage	
– projecteurs au xénon	S
– allumage automatique	S
– antibrouillards	S
Eclairage du seuil des portes AV/AR	A/– (éclairage bleu vendu en accessoire)
Essuie-glace AV	2
– intermittence/pauses réglables	S/S
– automatique à capteur de pluie	S
Lave/essuie-glace AR	– (aileron-spoiler masquant la lucarne par le milieu)
– balayage automatique en marche AR	–



Un tour de clé (à droite!) et une pression sur le bouton rouge situé à l'extrémité gauche du tableau de bord sont nécessaires pour lancer le 2 litres i-VTEC.

Instrumentation	HONDA CIVIC TYPE R
Jauge d'huile électrique	S (niveau d'huile fourni par l'ordinateur de bord)
Manomètre/thermomètre d'huile	–/– (affichage 1" moteur à gauche du cadran intérieur)
Thermomètre extérieur/indicateur de verglas	S/S
Ordinateur de bord	S
– consommation moyenne/instantanée	S/S (fonction économètre)
– vitesse moyenne/instantanée	S/S
– distance parcourue/autonomie	–/S
Indicateur d'intervalles d'entretien	–

S = Standard O = Option A = Accessoire – = Non disponible ou sans objet

PERFORMANCES		HONDA CIVIC TYPE R	
Conditions de l'essai			
Dates	du 2 au 13 avril 2007		
Kilométrage de départ (km)	1.870		
Distance parcourue (km)	1.411		
Poids constructeur/mesuré (kg)	1.383/N.M.		
Répartition AV/AR (%)	N.C./N.C.		
Température (°C)	8		
Pression atmosphérique (hPa)	1026,5		
Vitesse du vent (km/h)	±12		
Facteurs de performances			
Puissance spécifique (ch/l - kW/l)	100,6 - 74,1		
Aérodynamique (Cx/SCx)	N.C.		
Rapport poids/puissance (kg/ch)	6,9		
Nos mesures			
Vitesse maxi (km/h à tr/min)	235 à 7600 en 6°		
Vitesses maxi sur les intermédiaires (km/h)	59/89/124/168/211 à 8300 tr/min		
Accélérations (s)			
- 400 m départ arrêté (vitesse)	15,3 (155 km/h)		
- 1000 m départ arrêté (vitesse)	27,6 (194 km/h)		
	vitesse lue	secondes	
- 0- 60 km/h	62	3,6	
- 0- 80 km/h	83	5,0	
- 0-100 km/h	104	7,1	
- 0-120 km/h	124	9,4	
- 0-140 km/h	144	12,6	
- 0-160 km/h	164	15,8	
- 0-180 km/h	184	22,7	
- 0-200 km/h	204	28,9	
Reprises (s)			
- 400 m à partir de 40 km/h (vitesse)	4°	5°	6°
- 1000 m à partir de 40 km/h (vitesse)	16,2 (143 km/h) - (168 km/h)	17,6 (125 km/h) 31,7 (178 km/h)	19,4 (110 km/h) 35,4 (158 km/h)
- 40- 60 km/h	3,7	4,3	5,7
- 40- 80 km/h	6,5	8,0	11,1
- 40-100 km/h	9,6	12,2	16,6
- 40-120 km/h	12,7	16,3	22,0
- 40-140 km/h	15,7	20,8	28,8
- 40-160 km/h	19,1	25,6	-
- 60- 90 km/h	4,7	6,3	8,2
- 90-120 km/h	5,1	6,8	9,1
Consommation			
Moyenne de l'essai (l/100 km)	10,7		
Minimum mesuré (l/100 km)	8,6		
Maximum mesuré (l/100 km)	13,6		
Selon norme (93/116):			
- urbaine (l/100 km)	12,7		
- non urbaine (l/100 km)	7,0		
- moyenne (l/100 km)	9,1		
- émissions CO <sub>2</sub> (g/km)	215		
Volume du réservoir (l)	50		
Autonomie pendant l'essai (km)	470		

Les occupants des baquets avant sont incomparablement mieux lotis, bien soutenus par des joues latérales qui leur calent mieux les cuisses qu'à bord du modèle 2002. Sans oublier les dossiers pétales très couvrants, contre lesquels nos omoplates apprécient de se masser. Le volant de la nouvelle Type R tombe plus droit dans les mains. L'espace maxi aux pédales gagne près de 1 cm. Les glissières de réglage des sièges ont été allongées. Dernier détail, non des moindres: les éléments asymétriques de la banquette se rabattent même baquets reculés à fond!



La Type R nous donne l'occasion de découvrir la 3 portes... Combinés avec cette carrosserie, les moteurs de 140 ch (1.8i, 2.2i-CTDi) prennent l'appellation Type S. De la 5 portes lancée l'an passé à la 3 portes, la voie arrière s'élargit de 2 cm. Les custodes latérales arrière (fixes) et les longues portières lui sont bien sûr spécifiques. Ces dernières s'ouvrent sur trois angles d'arrêt correspondant à autant de largeurs d'accès - à 35° (47 cm), 52° (66 cm) et 80° (92 cm). Bien vu, le système de rabattement des dossiers des baquets et d'avancée simultanée de leurs assises

### Le système de rabattement des dossiers des baquets et d'avancée simultanée de leurs assises facilite fort l'accès à l'arrière.

facilite grandement l'embarquement à l'arrière. Identiques à celles de la 5 portes, les poignées extérieures - en plastique chromé - de la 3 portes font passer le style avant la fonction, en ce sens qu'elles ne sont ni particulièrement agréables à saisir (surface à facettes) ni très immédiates à actionner... Pour le reste, la robe de la Type R a ceci de particulier qu'elle est entièrement ton caisse - la nôtre était toute rouge, y compris les jupes de boucliers et de bas de caisse que la Civic sportive porte, on l'imagine, surdimensionnées.

Du côté de ce qui se voit moins, mais se sent ou s'entend, on remarquera que les essuie-glace balaient une plus grande surface de pare-brise, et qu'ils le font en silence avec une meilleure efficacité. Par rapport à la génération précédente du modèle, les bruits de roulement ont été jugulés.

Les sifflements d'air sont rares. Honda tait curieusement le coefficient aérodynamique, alors que la nouvelle Civic a une silhouette soignée sur cet aspect. Surtout la Type R, abaissée de 15 mm, replète d'appendices et de déflecteurs, dont les sous-bassements sont mieux carénés.

Critiquée sur la 5 portes pour n'offrir qu'une visibilité arrière réduite et n'avoir pas d'essuie-glace, la lucarne arrière en deux parties séparées par un *spoiler* vaut encore plus d'être pointée négativement sur une Type R affublée d'un épais aileron. Avec cet écran dans le dos, les feux des véhicules suiveurs sont masqués par intermittence, si bien que, de jour sur une route bos-selée, on a l'impression d'être tancé et poursuivi par une meute d'appels de phares. Point plus positif: la 3 portes est plus rigide que la 5 portes, entre autres par la grâce d'une barre antirap-prochement vissée sur les chapelles de suspension avant. De ce

La nouvelle Type R profite d'une empreinte au sol plus large, d'un châssis surbaissé et de nouveaux réglages qui lui assurent une meilleure motricité.







fait, assez paradoxalement, les petits crissements de mobilier affligent moins les Civic sportives que les modèles courants.

C'est essentiel, l'habitacle de la 3 portes n'a rien perdu de son caractère fonctionnel et modulable. Le compartiment arrière, étonnamment spacieux pour la catégorie de berlines visées, mérite qu'on s'y attarde. Ne serait-ce que pour constater la générosité de l'espace aux jambes. L'implantation du réservoir de carburant sous les sièges avant a permis de dessiner un plancher plat couvrant la zone normalement occupée par les caves à pieds et la banquette. Les assises de cette dernière s'ancrent au sol sur un pied repliable. L'ensemble se replie debout en portefeuille, à la verticale, assise contre dossier, ou se rabat – le dossier sur l'assise affaissée – pour former une aire de chargement plane. Ce n'est pas tout: le coffre dispose d'un faux fond sous un couvercle que l'on peut abaisser pour maximiser le volume disponible. Sur ce dernier point, la Civic se place au-dessus de ses congénères avec 456 à 1.352 dm<sup>3</sup> (VDA).

## ÉQUIPEMENT

La Type R est la Civic qui voit rouge. Non qu'elle fasse irruption dans la zone rouge à chaque changement de rapport, ou que sa robe soit systématiquement rouge, mais par tous ces rappels de couleur qui donnent à la déco de l'habitacle sa connotation sportive. Ça va du rétroéclairage du tableau de bord aux surpiqures des garnissages intérieurs (soufflet du levier de vitesse, coutures des sièges tranchant avec l'Alcantara noir) en passant par les surfaces de contact des sièges.

La dotation de série prévoit une instrumentation plus que complète, dont certains cadrans, boutons ou affichages ne sont pas immédiats à décrypter du fait qu'ils sont dispersés sur deux niveaux. Une certaine redondance cherche d'ailleurs à nous aider à capter l'info essentielle. Comment expliquer autrement l'existence des 7 diodes REV jaunes qui, une fois sélectionnées via le menu de l'ordinateur de bord, s'allument successivement

### MENSURATIONS

#### HONDA CIVIC TYPE R

##### Dimensions

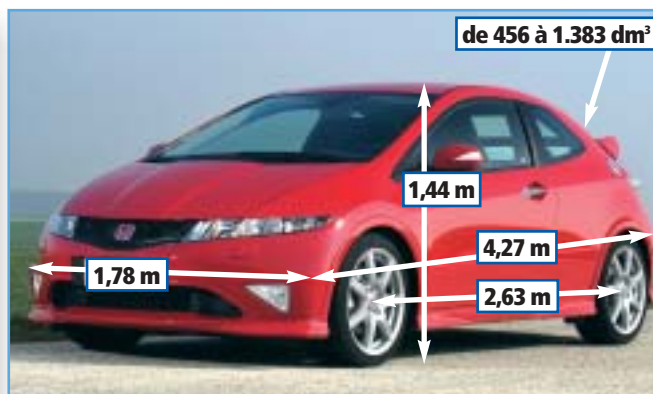
Longueur/largeur/hauteur (mm)  
Empattement (mm)  
Voies AV/AR (mm)  
Largeur aux coudes AV/AR (mm)  
Pneus  
– véhicule de série  
– véhicule de l'essai  
Roue de secours  
Volume du coffre (dm<sup>3</sup>)

##### Poids

Poids à vide/total autorisé (kg)  
Atelage freiné/non freiné (kg)

4275/1785/1445  
2635  
1506/1530  
N.C./N.C.  
Bridgestone Potenza RE 050 A  
225/40 R18 88Y  
idem  
pas sur Type R, kit TRK (compresseur + bombe «anticrevaillon»  
de 456 à 1.383

1.383/1.700  
–/– (non recommandé)





## HONDA CIVIC TYPE R PORTRAIT-ROBOT

DEFAULT MAJEUR	★	4 pts
EN DESSOUS DE LA MOYENNE	★★	8 pts
DANS LA MOYENNE	★★★	12 pts
AU-DESSUS DE LA MOYENNE	★★★★	16 pts
QUALITE MAJEURE	★★★★★	20 pts

### MOTEUR

Puissance	★★★★★
Souplesse	★★★★★
Nervosité	★★★★★
Sonorité	★★★★★

### TRANSMISSION

Embrayage/douceur si BVA	★★★★★
Changement de vitesse	★★★★★
Etagement	★★★★★

### DIRECTION

Précision	★★★★★
Agrément	★★★★★
Rayon de braquage	★★

### TOTAL CONDUITE

**180/200**

Normal de ne toucher à rien lorsqu'on a un cheval gagnant aussi attachant que le 2 litres i-VTEC Honda. La Civic Type R nous revient donc avec ses 100 ch/l, forte de sa façon unique de jongler avec les cames à bas et les cames à haut régime. Un témoin «i-VTEC» signale le coulisement des unes vers les autres sur les ACT – il s'agit d'un gadget, puisque la transition s'entend au changement de mélodie du moteur, qui, aux alentours de 5450 tr/min, passe sur un registre à la fois plus aigu et grisant. La boîte manuelle à 6 vitesses et la servo-direction sont des modèles de précision. Performances en statu quo sur un fond sonore nettement atténué, qu'il s'agisse du moteur ou des bruits de roulement.



Comme d'habitude, la commande de boîte est un modèle de rapidité.

### FREINAGE

Puissance	★★★★★
Endurance	★★★★★
Progressivité	★★★★★

### COMPORTEMENT

### SECURITE ACTIVE

En ligne droite	★★★★★
En virage	★★★★★
Motricité	★★★★★
Adhérence	★★★★★
Eclairage	★★★★★

### SECURITE PASSIVE

Frontale	★★★★★
Latérale	★★★★★

### TOTAL SECURITE

**148/200**

Très bien conçu, le pédalier en aluminium se présente sous le pied pour suggérer tout naturellement le talon-pointe. Les freins sont ceux du modèle précédent. Les trains roulants retiennent toujours le schéma de la jambe McPherson triangulée à l'avant et de l'essieu arrière déformable à l'arrière. C'est évidemment moins sophistiqué que les doubles triangulations d'une Accord, mais moins cher aussi. L'essentiel, c'est de confirmer que les nouveaux réglages sont enfin venus à bout de la faiblesse chronique des Civic survoltées: le manque de motricité. Désormais, le train avant «arrache», mais sans jamais tirer sur le volant.

### CONFORT

Suspension	★★
Sièges avant	★★★★★
Position de conduite	★★★★★
Ergonomie	★★★★★
Habitabilité avant	★★★★★
Habitabilité arrière	★★★★★
Banquette/sièges arrière	★★★★★
Insonorisation	★★★★★
Chauffage/climatisation	★★★★★
Ventilation	★★★★★

### TOTAL CONFORT

**156/200**

Typées très sportives, les suspensions ne font plus beaucoup de cas du confort des passagers – à l'arrière surtout – dès que l'état de la chaussée se dégrade. Bien amortie sur les surfaces uniformes ondoyantes, la Type R se réceptionne sèchement sur le premier cassis venu, tant sur l'avant que sur l'arrière, donnant l'impression qu'elle talonne déjà. Les sièges baquets nous consolent d'être chahutés par la suspension. Par contre, la banquette arrière de la plus sportive des Civic ne prévoit de ceintures que pour 2 passagers; sans doute le constructeur a-t-il considéré qu'il était inutile d'en faire souffrir un troisième. Airco bizone de série.

### CARROSSERIE

Accès aux places AV	★★★★★
Accès aux places AR	★★★★★
Visibilité	★★★★★

### COFFRE

Capacité	★★★★★
Accès	★★★★★
Modularité	★★★★★

### ACCESSOIRES

Instruments	★★★★★
Commodités/rangement	★★★★★
Équipement de série	★★★★★
Finition intérieure	★★★★★

### TOTAL FONCTIONNALITE

**164/200**

Le profil cunéiforme de la Civic laisse suggérer que Honda fait passer le style avant la fonction. C'est le cas des poignées de portes, plus agréables à regarder qu'à actionner. Hormis pour les cadrans à 2 niveaux de lecture, l'aménagement intérieur met à mal cette impression. Le coffre, d'abord, avec son double fond couvert par un plancher à géométrie variable – un kit «antirevaillon» remplace la roue galette. La banquette, ensuite, conçue en 2 éléments asymétriques dont les assises s'affaissent sous les dossiers qui se rabattent au ras du plancher. Grâce au réservoir placé sous les sièges avant, les caves à pieds arrière sont géantes.

### CONSOMMATION

Route/autoroute	★★★★★
Ville	★★★★★
Autonomie	★★★★★

### ENTRETIEN

Programme d'entretien	★★★★★
Programme de garanties	★★★★★
Qualité perçue	★★★★★

### PRIX

Prix/prestations	★★★★★
Prix/équipement	★★★★★
Prix/qualité	★★★★★
Prix/valeur probable de revente	★★★★★

### TOTAL BUDGET

**136/200**

A l'époque de son lancement, le premier 2 litres VTEC passait pour un moteur extrêmement sobre. Avec une moyenne un peu supérieure à 10 l/100 et pour une sportive qui développe 100 ch au litre de cylindrée, la nouvelle Civic Type R reste frugale. Néanmoins, depuis que l'injection directe a été adoptée par certains concurrents allemands (le FSI d'Audi/VW), un 2 litres turbo à essence n'est pas plus exigeant! C'est curieux qu'entre la technique i-VTEC, l'Hybrid et la pile à combustible, un motoriste tel que Honda ne soit pas davantage intéressé par l'injection directe d'essence. Quoi qu'il en soit, les moteurs i-VTEC les plus poussés font toujours preuve d'une fiabilité absolue et ne brûlent jamais une goutte d'huile.

**SCORE TOTAL 784/1000**

– dans la partie haute à droite du combiné à instruments – pour prévenir de l'imminence d'un sursrégime (*over rev*)? C'est que le compte-tours central – trop gros? – lui-même n'est pas lisible.

## OPTIONS

Les phares au xénon, les lave-projecteurs qui vont avec, le régulateur de vitesse (muni d'une alarme de vitesse dépassée) et l'installation audio de qualité à commandes au volant font partie de l'équipement standard de la Type R. Restent 2 options, la peinture métallisée et le système de navigation DVD, plus toute une gamme d'accessoires vendue par les concessionnaires.

## GARANTIE & ENTRETIEN

Contrairement à une croyance répandue, un moteur qui tourne plus vite que la moyenne n'a pas une longévité inférieure. Il est conçu pour supporter les hauts régimes constants sans usure prématurée ni consommer d'huile. Les 4 cylindres VTEC de Honda l'ont largement prouvé. Donc, pas de traitement de faveur pour la Type R, qui suit le rythme des entretiens des autres Civic (tous les 20.000 km) et profite de la même couverture de 3 ans ou 100.000 km.

## CONCLUSION

Sa livrée de coupé 3 portes lui donne une allure plus sportive qu'avant. En réalité, la Civic Type R s'est embourgeoisée... dans le bon sens du terme, c'est-à-dire en aspect pratique rapport à un compartiment arrière conçu avec génie, et en ga-

BUDGET	HONDA CIVIC TYPE R
<b>Prix de base (€)</b>	
– Type R	25.900
– Type R Lightweight	23.900
<b>Options et accessoires (€)</b>	
Adaptateur d'iPod® (vendu en accessoire)	260
Grand Prix Pack (jupes avant et arrière)	850
Navigation DVD Bluetooth (sauf Lightweight)	2.660
Peinture métallisée	450
Wheelkit 18" incluant écrous de roues	2.375
Wheelkit 19" incluant écrous de roues	3.180
<b>Garanties</b>	
Pièces et main-d'œuvre	3 ans, limitée à 100.000 km
Défauts de peinture/corrosion perforante	3 ans/12 ans
Assistance	assistance Mobilité 24 h sur 24 durant 3 ans
<b>Entretien</b>	
Vidange et entretien	tous les 20.000 km ou, au minimum, 1 fois l'an
Nombre de points de service	129
<b>Frais d'exploitation</b>	
Puissance fiscale (CV)	11
Taxe annuelle de roulage (€)	343,86
Taxe de mise en circulation (€)	2.478,00

gnant les quelques kilos de renforts et d'insonorisants qui la rendent bien plus supportable au quotidien. Tout ça sans rien perdre de sa posture de sprinteuse, ni du panache unique d'un moteur survolté et d'une boîte à la rythmique sans faille. Si, quelque part, elle a gardé le contact au sol d'une Groupe N, c'est parce qu'il suffit de la débarrasser de 40 kg d'accessoires d'agrément et de matériaux d'isolation acoustique superflus, d'ajouter les équipements nécessaires à son homologation FIA pour l'engager en Groupe A cette année encore, ou en Groupe R dès 2008. Vendue 2.000 € moins cher, sa version *light* est d'ores et déjà livrable avec une panoplie de pièces de «compète» à commander chez JAS Motorsport.

