

HONDA CIVIC

La Honda Civic dixième du nom rompt avec ses habitudes: plus longue et plus habitable, elle met à l'honneur la conduite ainsi que les petits moteurs suralimentés. Dont le 1.5 i-VTEC Turbo de 182 ch. Une vraie GTI en herbe.

Texte David Leclercq | Photos Michael Dautremont

1.5 i-VTEC Turbo 182

On se remette sur le métier son ouvrage: voilà une citation du poète Nicolas Boileau que Honda a parfaitement intégrée, lui qui lance déjà sa dixième génération de Civic. Pour combattre l'expansionnisme des SUV, la nouvelle venue tente de se singulariser tous azimuts. De par sa taille atypique d'une part – elle s'allonge de 15 cm à 4,52 m, ce qui en fait la plus encombrante de son segment avec la Mazda 3 (4,48 m) – et, d'autre part, par sa partie dynamique, qui met à profit une nouvelle plateforme combinée à une nouvelle gamme de moteurs à essence, tous suralimentés pour compenser

la réduction de cylindrée. Pour l'heure, ce sont les 1 litre de 129 ch (voir notre comparatif avec la Golf dans notre n°1552 du 26 avril dernier) et 1,5 litre de 182 ch qui se partagent le catalogue, en attendant le Diesel 1.6 i-DTEC, qui arrivera à la fin de l'année, tout comme la bouillante Type R (320 ch), qui vient déjà de s'adjuger un nouveau record chez les tractions sur le grand tracé du Nürburgring. Une version hybride serait par ailleurs aussi en préparation, mais elle ne devrait pas être commercialisée avant 2020.

CHÂSSIS

► Suspension

La Civic repose sur une nouvelle plateforme modulaire qui servira aussi de base à nombre de futurs modèles, dont le prochain CR-V et la berline Accord. D'emblée, elle s'annonce comme plus légère de 16 kg que celle qu'elle remplace et plus résistante à la torsion de 52%, grâce notamment à des points de soudure espacés de seulement 2 cm dans les zones critiques de la mono-coque (contre 4 à 4,5 cm habituellement) et au doublement (de 6 à 12%) de la part d'aciers HLE formés à chaud, ce qui est de très bon augure pour le

LES CHIFFRES

- Prix de base
27.590 €
- Conso moyenne de l'essai
7,5 l/100 km
- Conso mixte normalisée
5,8 l/100 km
- CO₂ / déductibilité fiscale
133 g/km / 75%
- Volume du coffre
de 478 à 1.267 l
- 0-100/1000 m départ arrêté
7,9 s/28,4 s

1 | Même si la ligne est moins extravagante que par le passé, elle reste un peu «clivante».





comportement, grâce à la rigidité, et le confort, via la réduction des NVH. Honda a par ailleurs revu de fond en comble la suspension, qui bénéficie d'un tout nouvel essieu arrière multibras, qui remplace l'ancienne poutre déformable et, pour les versions les mieux équipées, d'un amortissement adaptatif Showa, réglable sur 2 positions: Normal et Sport. De quoi offrir un comportement précis et agile. Ce qu'on ne manque pas de ressentir au volant dès les premiers virages.

► Direction

La direction est assistée par un moteur électrique directement greffé sur le barreau de la crémaillère. Nouveauté, toutefois (mais reprise de la Civic Type R en réalité): la crémaillère est désormais à pas variable, ce qui signifie que la réponse au volant devient de plus en plus directe au fur et à mesure qu'on se rapproche des butées – 13,2:1 de 0 à 90°, puis un ratio plus direct qui va jusqu'à 11:1. Cette caractéristique contribue elle aussi à accroître l'agilité et la vivacité d'inscription en virage. De fait, le volant commande un train avant incisif, mais dont la réponse reste aussi très linéaire tout au long de la phase de braquage. Bref, on profite d'une douceur teintée d'une grande précision. L'objectif est atteint !

► Freins

Composés de disques ventilés à l'avant et de disques pleins à l'arrière, les freins suffisent à la tâche. Certes, en utilisation intensive, quelques odeurs caractéristiques pénètrent dans l'habitacle, mais sans que l'on puisse noter une baisse d'efficacité. Plus intéressant: Honda propose dès le niveau d'accès le «Honda Sensing» combinant une caméra et un radar permettant de faire fonctionner à la fois un limiteur de vitesse intelligent, qui se base sur la lecture des panneaux, un régulateur de vitesse actif, une alerte et le freinage autonome en cas de besoin et encore la correction de la trajectoire en cas de déviation. Seules la surveillance des angles morts et l'alerte de trafic en approche sont des options (à partir de Sport+). Avec ça, Honda surclasse tout le monde au sein de la catégorie.

TECHNIQUE

► Moteur

Pour l'instant, le 1.0 à 3 cylindres et le 1.5 à 4 cylindres garnissent donc à eux seuls la catalogue de la Civic. Aussi curieux que cela puisse paraître d'un point de vue économique, il ne faut pas croire qu'ils

LES QUALITÉS

- Vigueur et caractère du moteur turbo
- Rapport performances/consommation
- Qualité des commandes
- Compromis confort/comportement
- Habitabilité et coffre généreux
- Equipement complet (aussi pour la sécurité)

LES DÉFAUTS

- Style toujours «clivant»
- Base de recharge par induction fantasmagique
- Détails de finition (cache-bagages)
- Ergonomie toujours compliquée
- Visibilité vers l'arrière et de trois quarts arrière
- Modularité en baisse

VIE À BORD



SENS PRATIQUE

Qu'on se le dise: la Civic ne sera plus proposée en break, le modèle précédent ayant récolté trop peu de suffrages. Qu'à cela ne tienne: avec ses 4,54 m de long, la 5 portes fait déjà preuve d'une grande polyvalence. A l'arrière, l'habitabilité est – c'était attendu – excellente, même si elle n'est plus valable que pour 2 personnes étant donné les galbes latéraux encombrants de la banquette. Dommage, en revanche, que la modularité typique des Honda compactes ait disparu, comme les *Magic Seats* (dont l'assise pouvait être relevée à la verticale) ou le grand bac de coffre qui

permettait de caser une foule d'objets sans que ceux-ci se baladent. Mais ça s'explique, notamment pour les *Magic Seats*, qui ne peuvent plus être intégrés par suite de la migration du réservoir à carburant sous l'assise de la banquette (plutôt que sous les sièges avant comme précédemment) et de l'abaissement du pavillon. Heureusement, le volume généreux du coffre (478 l) compense. Le rabattement de la banquette ne permet par contre plus d'obtenir un plancher plan, tandis que deux renforts de la structure viennent entraver les formes de l'espace à bagages. Il paraît que les ingénieurs n'ont pas pu faire autrement... Détail: le cache-bagages est en fait une

toile montée sur un enrouleur latéral, ce qui fait un peu bon marché et empêche d'y déposer des objets, même s'il procure l'avantage de ne pas devoir le stocker. Parce que la voiture est assez basse, tout comme le pavillon, l'accès à bord demande un peu plus d'efforts qu'avec une Peugeot 308 ou d'une Volkswagen Golf, même si l'on est aussi aidé par des portières qui s'ouvrent toutes à près de 90°, comme toujours chez Honda. Par ses formes atypiques et relativement «clivantes» (mais moins qu'avant), la Civic n'offre pas une bonne visibilité périphérique, surtout vers l'arrière. Heureusement, l'aide au stationnement et la caméra de recul sont proposés dès le niveau d'accès.

A Si la direction est agréablement précise et directe, le volant reste trop chargé de commandes. Même après un temps d'adaptation, on le trouve peu ergonomique.

B La commande de boîte est excellente et son étagement apparaît idéal. En option, on peut profiter d'une CVT.

C La navigation comme la connexion aux services internet sont de série sur le modèle 1.5 d'accès. Bonne nouvelle, sauf que la cartographie est peu lisible; quant au système, il est parfois un peu lent et peut louper une bifurcation.



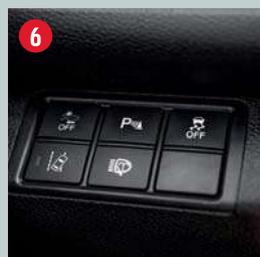


LA LISTE COMPLÈTE DES OPTIONS EST SUR WWW.MONITEURAUTOMOBILE.BE



Domage que la modularité typique des Honda compactes ait disparu, comme les *Magic Seats*...

- 1 | La position de conduite bénéficie d'une implantation des sièges plus basse de 3 cm, pour faire plus «corps» avec la voiture.
- 2 | La commande de boîte, tout comme l'étagement des rapports, est un modèle du genre. La boîte automatique de type CVT est une option à 1.300 €.
- 3 | L'habitabilité à l'arrière n'est pas aussi généreuse que pourrait le laisser penser la longueur importante de la Civic.
- 4 | Le coffre est l'un des plus généreux de la catégorie, mais il a perdu en fonctionnalité.
- 5 | Le bouton Eco permet de réelles économies de carburant.
- 6 | La Civic est bien fournie en équipements de sécurité.
- 7 | L'amortissement adaptatif apporte un réel plus.



ÉQUIPEMENT DE SÉRIE

L'équipement de série est des plus généreux, notamment pour la sécurité: il inclut d'office le régulateur actif, l'aide au maintien de voie, le freinage d'urgence, l'alerte de collision imminente ou encore le lecteur des panneaux doublé d'un limiteur de vitesse intelligent (comprenez adaptatif). Le reste de l'équipement est ultracomplet et encore plus lorsqu'on considère les exécutions Sport+ (+2.000 €) et Prestige (+3.000 €), qui s'enrichissent de la recharge par induction des téléphones portables, de l'accès mains libres, de la surveillance des angles morts, du rétroviseur intérieur électrochromatique, du toit panoramique, de l'amortissement adaptatif ou encore du système Hi-Fi évolué accompagné de 11 HP. A noter que l'exécution Prestige est la seule à être équipée des sièges en cuir (les sièges chauffants sont aussi montés dans la Sport+), tout en se distinguant par une ligne plus discrète qui se pare d'incrustations de chrome et se passe de la double sortie d'échappement centrale, notamment.

OPTIONS

Comme beaucoup de constructeurs japonais, Honda ne fonctionne que par niveaux d'équipement et pas par liste d'options. Celle-ci ne regroupe d'ailleurs que la peinture métallisée et la navigation, mais pour le modèle 1.0, qui est dépourvu de cette dernière en version de base. Ce n'est pas le cas du 1.5. Bref, si l'on tire un avantage financier évident de l'opération (richesse d'équipement), il sera en revanche impossible de personnaliser «son» modèle.



partagent la même base. Si le 1 litre dérive du 1.5 atmosphérique de la Jazz, le 1.5 i-VTEC est en réalité extrapolé du 1.5 du HR-V, ce qui ne les empêche pas de partager quelques technologies. Mais pas toutes: le 1.5 se passe notamment de la levée variable des soupapes à l'admission et l'échappement. En revanche, il profite bien du double calage des arbres à cames et d'une soupape de décharge du turbocompresseur (*wastegate*) pilotée électriquement et qui peut réguler la pression de suralimentation jusqu'à 2,15 bars. Une pression pour le moins importante compte tenu du rapport volumétrique élevé (10,6 :1), mais qui ne nécessite cependant pas d'enrichissement du mélange (néfaste à la consommation) pour éviter l'apparition de cliquetis grâce, entre autres, à des soupapes d'échappement remplies de sodium et à un refroidissement des pistons par jet d'huile. Honda tire 182 ch de ce quinze-cents (et même 208 ch pour la version Si actuellement réservée aux USA), obtenus à 5500 tr/min, et 240 Nm disponibles, eux, sur une large plage de 1900 à 5000 tr/min. Bref, voilà un moteur qui ne manque pas de disponibilité. Ni de caractère: au contraire de nombre de moteurs suralimentés, linéaires du début jusqu'à la fin, ce 1.5 i-VTEC Turbo fait preuve d'audace à haut régime, où il ne se désunit pas, ne s'essouffle pas et étale un esprit plutôt explosif, le tout teinté d'une sonorité rauque franchement agréable à l'oreille. Bref, Honda fait honneur à sa réputation de motoriste avec un 4 cylindres qui se démarque et qui se donne même des airs d'antichambre de GTI. Avec un avantage supplémentaire: son tempérament polymorphe permettant tantôt de croiser tranquillement dans le trafic sans le moindre heurt, tantôt d'enfiler avec générosité les courbes d'une route sinueuse. Quelle réussite!

► Transmission

Le 1.5 i-VTEC Turbo s'apprécie d'autant plus qu'il est associé à une nouvelle boîte mécanique à 6 vitesses. Celle-ci présente une nouvelle bague de synchronisation qui rend les changements de rapports plus précis, tandis que les frictions lors des manipulations du levier ont été réduites de 40% par rapport à l'ancienne. Enfin, un volant bimasse permet de réduire les fameux NVH (bruits, vibrations, stridences). Il en ressort une boîte particulièrement agréable à utiliser, car le petit levier (qui tombe parfaitement en main de surcroît) est à la fois léger, rapide et précis. Bref, alors que l'automatique gagne du terrain, ce qui est souvent justifié, Honda nous sert une boîte manuelle qui séduit et donne envie de conduire. D'autant plus que l'étagement est presque parfait, faisant pratiquement coïncider vitesse de pointe et régime de puissance (220 km/h à 5250 tr/min, la puissance maxi étant atteinte à 5500 tr/min).

En option, Honda propose aussi une boîte à variation continue (également disponible avec le 1000 cm³); celle-ci intègre quelques fonctions électroniques visant à atténuer l'effet «moulin à café» qui rebute certains utilisateurs. En l'occurrence, les prises de régimes sont plus limitées, la fonction EDDB (*Early Downshift During Braking*) commande des rétrogra-



CONNECTIVITÉ



LISIBILITÉ À REVOIR

La navigation déçoit par ses performances. Nous ne parlons pas ici du calcul ou du trajet proposé, mais bien de la lisibilité de la carte et du suivi du système GPS.

HDMI AUSSI

Deux prises USB et une HDMI s'ajoutent à la liaison sans fil (Bluetooth) proposée par l'interface Honda Connect.



INDUCTION

Si Honda a pensé à un logement pour un chargeur par induction pour les portables, cette base se montre fantasque: elle exige de s'y prendre à plusieurs reprises avant de trouver la bonne position.

LE PLEIN DE CONNEXIONS

La connectivité inclut point Wi-Fi, MirrorLink et Apple Car Play. Android Auto aussi, mais, en Belgique, ce dernier n'est pas encore opérationnel.



La Civic 1.5 bénéficie d'office du Honda Connect qui regroupe navigation, radio, DAB ainsi que les liaisons Bluetooth pour les téléphones et les baladeurs musicaux. On apprécie, même si le système n'est pas encore parfait. En effet, même s'ils ont été simplifiés depuis le CR-V, les menus restent compliqués et le dispositif exige toujours beaucoup trop de manipulations pour, par exemple, changer de

station de radio. Si la connexion sans fil est de bonne qualité, on regrette aussi que la navigation présente une cartographie peu lisible (Garmin) et que celle-ci «lâche» de temps en temps, loupant l'une ou l'autre bifurcation. Peut mieux faire... La connectivité regroupe par contre encore un point Wi-Fi, deux connexions USB et une HDMI ainsi qu'une kyrielle d'applications connectées développées par Harman (AHA). L'interface permet en

outre la connexion des smartphones en mode MirrorLink, Android Auto (protocole non commercialisé en Belgique) et Apple Car Play. Enfin, Honda propose une plat-forme de recharge par induction dans le bas de la console. Pratique, sauf que cette base se montre fantasque dans le sens où il faut s'y reprendre régulièrement à plusieurs reprises pour trouver la bonne position. Un défaut pas isolé, car rencontré sur plusieurs modèles.

LA CIVIC 1.5 BÉNÉFICIE D'OFFICE DU **HONDA CONNECT** QUI REGROUPE NAVIGATION, RADIO, DAB, BLUETOOTH...

→ dages plus marqués en pente ou à l'approche d'un virage, tandis que le *Fast Off* maintient le régime du moteur lorsque la pédale d'accélération est relâchée brutalement.

SUR LA ROUTE

► Confort

Seule la Civic Sport possède une suspension passive, les Sport+ et Prestige étant équipées de l'amortissement adaptatif Showa. Par défaut, c'est la position normale ou confort qui prévaut et il faut presser l'interrupteur pour passer au réglage sport (pas très visible au tableau de bord par ailleurs). Notre Civic en était équipée et il faut dire qu'il a prouvé son efficacité et ses capacités de filtrage, une électrovanne placée sur chaque amortisseur se chargeant de réguler le débit d'huile. Le maintien de la caisse est adéquat, sauf à plus vive allure et lorsque le revêtement se dégrade; il suffit alors de passer sur la position Sport pour voir les choses rentrer dans l'ordre. Point critique de l'ancienne Civic, la position de conduite fait de grand progrès grâce à l'abaissement de l'assise du siège de 3,5 cm. Certes,

elle n'est pas encore la meilleure de la catégorie, mais elle est aujourd'hui tout à fait correcte: on ne se retrouve plus avec la tête calée dans le pavillon et le volant sur les genoux. L'insonorisation est globalement bonne aux sources aérodynamiques et mécaniques, mais elle n'est malheureusement pas encore satisfaisante pour les roulements, que ce soit sur un sol granuleux ou sous la pluie, où les nuisances émanant des passages de roues sont trop présentes. Dommage, même si c'est un trait récurrent des voitures asiatiques en général.

► Tenue de route

Une rigidité en hausse, un centre de gravité abaissé, des trains roulants plus précis et une direction plus directe: la Civic réunit tous les ingrédients d'une conduite plus dynamique. Et elle les met à profit: elle fait totalement oublier son gabarit imposant pour le segment. Mieux: la Civic est sans conteste l'une des plus dynamiques de sa catégorie, car elle offre à la fois un comportement ultraprécis, mais aussi une véritable agilité procurée par sa direction à pas variable, qui permet d'inscrire la voiture avec beaucoup de vivacité. Le plaisir est donc bien présent et il est d'autant plus



Le tableau de bord est un peu plus clair et lisible que celui de la génération précédente, mais il se montre encore un peu complexe par rapport à la norme du segment visé.

LA CIVIC OFFRE À LA FOIS UN COMPORTEMENT ULTRAPRÉCIS,
MAIS AUSSI UNE VÉRITABLE AGILITÉ.



entier que le train avant offre un beau potentiel sous forte charge. La Civic tire de ce fait longtemps vers la neutralité avant que le sous-virage ne reprenne ses droits aux limites, ce qui est parfaitement logique vu la répartition des masses prépondérante sur l'avant. Tout au plus aurait-on peut-être aimé que le jeu sur l'amortissement piloté puisse aussi concerner l'assistance de direction, qui manque un peu de montée en effort dans le feu de l'action. Mais il est vrai que ce n'est pas la tendance...

► Performances

Le 0 à 100 km/h en 7,9 s et 28,4 s au poteau du 1000 m DA: on peut dire que ce petit *quinze-cents* tient une forme d'enfer! Il réalise les temps d'une GTI. Il faut dire que ce 4 cylindres à tout pour lui: de la souplesse en bas, une belle vigueur tout au long de la phase de montée en régime et, à partir de 4500-5000, une certaine rage même, ce qui lui confère une belle expression et un vrai caractère. En toute logique, les reprises sont du même acabit, c'est-à-dire exécutées avec force et détermination quel que soit le rapport engagé. Car ces belles performances sont aussi le fait du bon étagement de la boîte mécanique à 6 rap-

Notre modèle était équipé de l'amortissement adaptatif Showa et il a prouvé son efficacité et ses capacités de filtrage.



NOUS AVONS RELEVÉ UNE MOYENNE DE 7,5 L/100 KM AVEC LE MODE «ÉCO» ACTIVÉ, CONTRE 8,3 L/100 KM EN MODE NORMAL.



ports. Bref, avec la Civic 1.5 i-VTEC Turbo, il n'est jamais nécessaire de forcer et surtout pas lorsque le mode de conduite éco est mis en veille. Une vraie graine de sportive, on vous dit!

BUDGET

► Consommation

Justement: ce mode de conduite éco change tout lorsqu'on parle de consommation. Car, au-delà des valeurs normalisées, qui se situent dans la moyenne (5,8 l/100 km, 133 g/km de CO₂), force est de constater que le petit bouton vert imprimé d'une fleur entraîne une vraie différence lorsqu'on l'actionne. Soyons honnêtes: d'habitude, on se garde bien d'y recourir sachant la façon dont il bride, voire étouffe le moteur. Mais c'est nettement moins le cas ici où, même retenu, le 1.5 continue d'offrir des réserves suffisantes dans le cadre d'une conduite quotidienne. Et ça vaut le coup, puisque nous avons relevé dans des conditions de conduite similaires une moyenne de 7,5 l/100 km avec ce mode éco activé, contre 8,3 l/100 km pour un fonctionnement «normal». Ça fait donc une belle différence. Et pour le confort de l'autonomie aussi: on gagne une soixantaine de kilomètres.

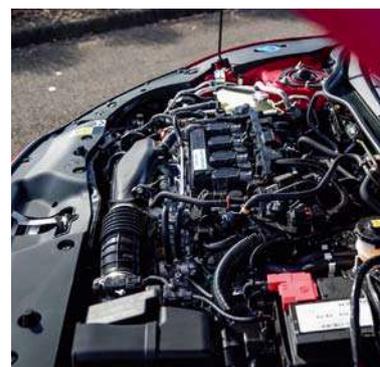
► Fiscalité

Le plébiscite du 1.5 i-VTEC turbo sera sans doute très différent selon qu'on paie ses taxes en Flandre ou en

Régions wallonne et de Bruxelles-Capitale. Et pour cause: avec 182 ch, la taxe de mise en circulation est radicalement différente. Comptez 2.478 € au sud du pays et dans la capitale contre... 308,13 € au nord. Autant dire un gouffre rapporté au prix de vente de la voiture – la taxe équivaut à près de 10% du prix du modèle de base. Dès lors, il y a gros à parier que le 1.0 de 129 ch sera plus répandu à Bruxelles et en Wallonie.

► Prix/équipement

Les Honda n'ont jamais été des voitures particulièrement bon marché. A plus de 27.500 € le modèle de base, c'est déjà un joli budget, mais qui est en réalité largement compensé par un équipement de série très complet. On a déjà évoqué la sécurité et les nombreuses aides à la conduite et il faut encore y ajouter la navigation avec sa connexion Bluetooth, les



Le petit 1.5 turbo se montre aussi docile en bas que rageur en haut: un vrai moteur Honda! *Welcome back...*

LES CONCURRENTES



HONDA CIVIC 1.5 i-VTEC Turbo

Cylindrée (cm ³)	1498
Puissance (ch/kW à tr/min)	182/134 à 5500
Couple (Nm à tr/min)	240 de 1900 à 5000
Vitesse maxi (km/h)	220
0-100 km/h (s)	7,9
1000 m départ arrêté (s)	28,4
Conso moyenne de l'essai (l/100 km)	7,5
Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km)	7,4/4,9/5,8
CO ₂ (g/km)	133
Prix de base (€)	27.590

MAZDA 3 2.0 Skyactiv-G 165

Cylindrée (cm ³)	1998
Puissance (ch/kW à tr/min)	165/121 à 6000
Couple (Nm à tr/min)	210 à 4000
Vitesse maxi (km/h)	195
0-100 km/h (s)	8,2
1000 m départ arrêté (s)	N.C.
Conso moyenne de l'essai (l/100 km)	N.C.
Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km)	7,5/4,8/5,8
CO ₂ (g/km)	135
Prix de base (€)	26.990

RENAULT MÉGANE TCe 205 EDC

Cylindrée (cm ³)	1618
Puissance (ch/kW à tr/min)	205/151 à 6000
Couple (Nm à tr/min)	280 à 2400
Vitesse maxi (km/h)	230
0-100 km/h (s)	7,1
1000 m départ arrêté (s)	N.C.
Conso moyenne de l'essai (l/100 km)	N.C.
Conso urbaine/extra/moyenne (l/100 km)	7,8/4,9/6,0
CO ₂ (g/km)	134
Prix de base (€)	29.950



FICHE TECHNIQUE | HONDA CIVIC 1.5 i-VTEC Turbo 182

TECHNIQUE

MOTEUR	
Type	4 cylindres en ligne
Carburant	essence 95
Implantation	transversale avant
Cylindrée (cm³)	1498
Alésage x course (mm)	73 x 89,5
Rapport volumétrique	10,6:1
Puissance (ch/kW à tr/min)	182/134 à 5500
Couple (Nm à tr/min)	240 de 1900 à 5000
Matériau bloc/culasse	alliage/alliage
Nombre de soupapes	16
Distribution	2 arbres à cames en tête
Entraînement	chaîne
Commandes des soupapes	linguets à rouleaux
Calage variable	oui (à l'admission et à l'échappement)
Levée variable	non
Durée variable	non
Alimentation	directe haute pression
Suralimentation	1 turbocompresseur (2,5 bars)
Refroidissement air de charge	échangeur air/air
Dépollution	catalyseur trifonctionnel
NORMES	
Conso urbaine/extra/mixte (l/100 km)	7,4/4,9/5,8
Emissions de CO ₂ (g/km)	133
Dépollution	Euro 6
TRANSMISSION	
Type	aux roues AV
Boîte de vitesses	manuelle, 6 rapports
Rapport de pont	4,105:1
Rapports de boîte (vit. à 1000 tr/min)	
1 ^{re}	3,642:1 (7,89 km/h)
2 ^e	2,080:1 (13,82 km/h)
3 ^e	1,361:1 (21,12 km/h)
4 ^e	1,023:1 (28,10 km/h)
5 ^e	0,829:1 (34,67 km/h)
6 ^e	0,686:1 (41,90 km/h)
Régime sur le rapport supérieur à 70/90/120 km/h (tr/min)	en 6 ^e 1670/2150/2850
Différentiel	mécanique ouvert
CHASSIS	
Type	coque autoportante en acier galvanisé
Carrosserie	moyenne, 5 portes, 5 places
Suspension AV	pseudo-McPherson triangulé, barre antiroulis, amortissement piloté
Suspension AR	essieu multibras, barre antiroulis, amortissement piloté
Freins AV (ø/épaisseur en mm)	disques ventilés (N.C.)
Freins AR (ø/épaisseur en mm)	disques pleins (N.C.)
Direction	à crémaillère, à pas variable
Assistance	électromécanique
Nombre de tours de volant	2,76
ø de braquage murs/trottoirs (m)	N.C.

PERFORMANCES

CONDITIONS DE L'ESSAI	
Dates	du 28 mars au 10 avril 2017
Kilométrage de départ (km)	600
Distance parcourue (km)	1.600
FACTEURS DE PERFORMANCES	
Puissance spécifique (ch/l)	121,5
Couple spécifique (Nm/l)	160,2
Aérodynamique (Cx/SCx)	N.C.
Rapport poids/puissance (kg/ch)	7,7
Répartition de poids AV/AR (%)	N.C.
Pneus du véhicule d'essai AV/AR	Michelin Primacy 3 235/45 R17 94W
NOS MESURES	
■ VITESSE MAXI	
absolue (km/h)	220 à 5250 tr/min en 6 ^e
sur les intermédiaires (km/h)	53/90/139/185/N.M.
■ ACCÉLÉRATIONS (S)	
0-60 km/h	3,7
0-100 km/h	7,9
0-160 km/h	18,8
0-200 km/h	35,6
400 m départ arrêté (vitesse)	15,6 (145,8 km/h)
1000 m départ arrêté (vitesse)	28,4 (187,2 km/h)
■ REPRISES (S)	
30-60 km/h (en 2 ^e /3 ^e /4 ^e)	3,5/4,7/7,1
60-90 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	5,5/6,8/9,3
90-120 km/h (en 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	5,8/7,2/8,8
400 m à 40 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	16,9/19,1/22,1
1000 m à 40 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	30,1/33,8/38,8
■ CONSOMMATION DE L'ESSAI	
mini/maxi/moyenne (l/100 km)	6,4/7,5/11,5
autonomie (km)	≈ 600

DIMENSIONS & POIDS

Longueur/largeur/hauteur (mm)	4518/1799/1434
Empattement/Voies AV/AR	2697/1537/1565
Pneus de série	215/55 R16
Roue de secours	kit de réparation
Largeur intérieure AV/AR (mm)	1520/1470
Garde au toit AV/AR (mm)	970/900
Espace aux jambes AR mini/maxi (mm)	115/360
Volume du coffre (dm³)	de 478 à 1.267
Poids en ordre de marche (kg)	1.403
Poids total autorisé (kg)	1.760
Attelage freiné/non freiné (kg)	N.C.
Capacité carburant (l)	46

BUDGET

Prix de base (€)	27.590 (Sport)
Prix de base véhicule de l'essai (€)	29.590 (Sport+)
Coût total des options présentes (€)	N.C.
AUTRES EXÉCUTIONS (€)	
Prestige	30.590
PACKS & OPTIONS SPÉCIFIQUES (€)	
Peinture métallisée	600
Pack 3D Sound (évolution Hi-Fi)	547
Pack Illumination (éclairage périmétrique et planchers)	1.359
Pack Cargo (compartimentage du coffre)	373
Station de charge sans fil pour smartphone	463
SUPPLÉMENTS (€)	
Boîte automatique (CVT)	1.300
TAXES & ASSURANCES (€)	
TMC/taxe annuelle Région flamande	308,13/204,08
TMC/taxe annuelle BXL & Wallonie	2.478/231,13
Malus Région wallonne	0
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	suivant l'indicateur (max. 20.000 km)
Nombre de points de service	39
COUTS MENSUELS DE LEASING (€)	
Full lease 5 ans/75.000 km	439,73
Full lease 4 ans/140.000 km	544,35
Taxe CO ₂ mensuelle	43,85
Déductibilité fiscale (%)	75
Avantage Toute Nature mensuel	159,63

LeasePlan
It's easier to leaseplan



capteurs de pluie et de lumière, la climatisation bizona automatique, les feux à diodes aux 4 coins, l'aide au stationnement doublée de la caméra de recul. Difficile de faire mieux, donc, excepté avec les Sport+ et Prestige, encore mieux dotées.

NOTRE VERDICT

A chaque nouvel essai, on se le dit: mais pourquoi diable Honda n'a-t-il pas plus de succès eu égard aux produits qu'il commercialise? Difficile à dire, si ce n'est peut-être le fait d'une communication commerciale sans doute trop timide et peut-être aussi d'un design qui reste assez clivant. Car la qualité est là, comme en atteste cette nouvelle Civic, véritablement enthousiasmante malgré un retour à du classique dans le domaine de la modularité et la disparition des *Magic Seats* notamment. Mais pour le reste, la réussite est éclatante, s'appuyant à la fois sur un comportement très dynamique, un bon confort, un 1.5 digne d'une petite GTI, une habitabilité généreuse, un équipement complet et un niveau de sécurité active qui fait figure de référence en plus d'une fiabilité qui n'est plus à démontrer. Ce serait vraiment dommage de passer à côté. ■

Pour le reste,
la réussite est
éclatante,
s'appuyant
à la fois sur un
comportement
très
dynamique, un
bon confort...



PLUS DE PHOTOS
DE CET ESSAI SUR
moniteurautomobile.be



« QUOI, LA DIXIÈME? »



En entrant dans mon bureau, il affichait un air solennel que je ne lui connaissais pas. « Dis donc, Anne-Charlotte, j'espère que tu as voté pour la présidentielle », m'a fait le chef. En tant qu'émigrée française, je ne suis pas soumise au vote obligatoire comme les Belges. Et le boss est tatillon là-dessus.

Texte Anne-Charlotte Laugier | Photos Michael Dautremont

Rassuré sur mon sens du civisme, il me tend les clés d'une Civic. «Alors, tu as mérité de l'essayer.» Le pire, c'est que j'ai pris ça comme un cadeau que Sa Sainteté m'aurait fait. Car la Civic, c'est une Honda, une auto de mécano, une caisse d'ingénieurs, conçue par des Nippons qui savent y faire. Depuis 1972, elle se trimballe partout dans le monde avec ses petits moteurs qui envoient les watts et ses Type R qui pêtent le feu. Et c'est avec un souvenir ému que je me souviens de ce soupirant qui se coiffait bien avant de se confondre en politesses balbutiées pour me cueillir chez mes parents et jouer au pilote dans les ronds-points. Non, ce n'était pas avec la première génération qui venait d'être commercialisée, bande de goujats. Bien sûr, le constructeur japonais s'est un peu égaré depuis. Pourquoi diable avoir embauché Goldorak en 2006 pour dessiner la Civic? S'en sont suivis 10 ans des tarabiscotages mangas, d'angles inutiles et d'intérieurs de vaisseau spatial.

GOLDORAK AU CHÔMAGE

Mais aujourd'hui, Goldorak pointe au chômage et la 10^e génération de cette Honda est plus sage. Enfin, si tant est que l'on puisse considérer qu'une carrosserie nipponne répond à cette définition. A l'avant, l'affaire paraît gagnante. La nouvelle Civic a piqué la calandre de la NSX, qui, si elle ne risque pas de finir au rayon des chefs-d'œuvre de l'automobile, a le mérite d'être sobre. Trop pour les Japonais, qui l'ont affublée de deux grandes prises d'air totalement factices. Pourquoi? Sûrement pour figurer au casting de *Fast & Furious 10*, qui sera sobrement sous-titré «Le retour de la pompe à feu qui déchire sa race». L'arrière est du même bon goût: certaines versions sont affublées d'une double sortie d'échappement qui renvoie le look d'une Nissan GT-R à celui d'un monospace familial. Mais passons sur un aspect, disons, clivant, pour sortir le mètre ruban. La Civic, depuis 45 ans, c'est une compacte, une polyvalente jouable en ville et capable en campagne. Mais la nouvelle, avec ses 4,52 m, veut se la jouer berline, l'effrontée. Du coup, on se dit qu'à l'intérieur, c'est *vastitude* et grands espaces. Que nenni. Les Nippons sont farceurs. Les passagers arrière ne sont pas installés au grand large, mais dans un espace mesuré: celui d'une compacte.



Depuis dix ans, Anne-Charlotte rédige des essais, chroniques et brosse le portrait des personnalités qui comptent dans l'automobile. Journaliste et blogueuse, elle a créé plusieurs rubriques et blogs dont *Charlotteauvolant.net*. Elle pose un regard féminin sur un monde de «mecs»...

En fait, c'est le coffre qui en profite. A 478 l, il détient même le nouveau record de la catégorie. A son bord, mon soupirant de l'époque aurait pu nous emmener en vacances en Toscane, moi et mes valoches, au lieu d'essayer de me jouer le coup de la panne sur le parking du supermarché déserté. J'avoue avoir été quelque peu vexée en apprenant, des années après, qu'une Honda tombait rarement en panne. En tout cas, celle que je conduis aujourd'hui n'en est pas là.

STAR TREK...

En m'installant à bord, je remarque surtout que les excès façon cockpit de *Star Trek* de la Civic «9» ont été priés de se faire oublier. A la place, règne la sobriété. Et si les plastiques utilisés sont souvent durs, ils sont parfaitement assemblés. Sur le tableau de bord, l'indicateur de vitesse grimpe, et plutôt vite fait. On est bien chez Honda et les deux moteurs à essence disponibles au lancement (un Diesel complètera la gamme à la fin de l'année) sont aussi sobres que vaillants. Même le riquiqui 3 cylindres 1.0 de 129 ch est piaffant. Evidemment, il faut le relancer gentiment, mais sa bonne volonté et sa sobriété (il se contente de 7 l/100 km sans sombrer dans l'écoconduite) feront taire les *rageux*. Quant à son grand frère 1.5 de 182 ch, non seulement il ne réclame qu'un petit litre de sans-plomb supplémentaire, mais, grâce à son couple généreux, il fait parfaitement l'affaire. Surtout qu'il est adossé à une transmission qui n'est pas une simple boîte mécanique, mais un chef-d'œuvre d'horlogerie. Du velours, on vous dit, à l'étagement et au guidage exemplaires, tout comme les suspensions, confortables et sereines. Bien sûr, la direction n'est pas une référence du genre, évidemment, l'arrière totalement rivé au sol séduira plus les adeptes de la sécurité que les pilotes du dimanche, comme mon ex-soupirant. Mais les premiers sont beaucoup plus nombreux que les seconds (pilotes, pas soupirants, non mais). Les premiers apprécieront également l'armada d'aides à la conduite (alerte de franchissement de ligne, freinage d'urgence automatique, etc.). Quant aux seconds, ils se contenteront de soupirer. ■



Même si Goldorak s'est calmé pour dessiner cette nouvelle planche de bord, elle reste un peu décalée. Mais bien finie!