



Photos : Christophe Hansicher/ACE Team

Le bon sens civique

Essai Honda Civic 2.2 i-DTEC

Une ligne futuriste, un diesel plus sobre et des équipements technologiques : la nouvelle Honda Civic cultive sa différence tout en s'adaptant aux besoins d'aujourd'hui.

Certes, la neuvième génération de Civic arrondi ses formes. C'est une conception indispensable pour afficher la meilleure aérodynamique possible, histoire de soigner au mieux sa consommation. Mais comme une Honda s'achète aussi pour sa personnalité, celle-ci continue de jouer les sous-couples roulatantes dans une catégorie plutôt sage. Le tout sans trop céder à la mode de la croissance, puisqu'elle ne s'allonge que de 4,4 cm, ne s'élargit que de 5 mm et s'abaisse de 2 cm...

Autrefois un peu lésané, son unique diesel 2.2 i-DTEC fait le plein de technologie pour revenir dans la course aux consommations : nouvelle injection directe, chambres de combustion redessinées et lubrification optimisée. De quoi annoncer un appétit réduit pour une telle cylindrée : 4,4 l/100 km pour des émissions de CO₂ de 115 g/km. Ce moteur peut compter sur un système Stop&Start efficace et discret, afin de chasser

le gaspi en ville. Sur la route, son élargement de transmission plus long participe aussi aux économies. Toutefois, le conducteur est obligé de jouer constamment avec la commande de boîte de vitesses pour se relancer énergiquement. Cette relative nonchalance associée à une grande douceur ne donne pas l'impression de disposer du tonus que l'on attend d'un bloc de 150 ch.

Embourgeoisement

Pourtant, les performances sont là et l'agrément réel grâce à l'absence de vibrations et à un silence étonnant pour un diesel. Fidèle à son cahier des charges, la Civic progresse nettement en matière de confort. Autrefois ferme et un peu brylante, elle propose des suspensions bien plus conciliantes pour les vertèbres de ses passagers. Quant à l'insonorisation, elle est bien améliorée. Très agréable en ville

et à allure paisible, ce type de châssis souple engendre rebonds et mouvements de caisse marqués à un rythme plus soutenu sur mauvaises routes. Conséquence, sa précision et le dynamisme de conduite s'en ressentent, malgré un confortement efficace.

La vie à bord change en revanche beaucoup moins. Comme avant, l'habitacle s'inspire de l'aéronautique, avec une planche de bord combinant affichage digital et analogique. L'instrumentation dispersée rend les commandes peu intuitives lors d'un premier contact. Aussi séduisant soit-il, la qualité de fabrication de ce cockpit d'avion doit être encore améliorée, à cause de ses plastiques

Pour économiser au garage, le mode économique désactive certains périphériques

La fiche
Prix : à partir de 23 500 €
L x l x h (mm) : 4,30 x 1,77 x 1,44
Coffre (l) : 467
Poids (kg) : 1 367
Moteur : diesel, 4 cylindres, 2 199 cm ³
Vitesse maxi (km/h) : 217
De 0 à 100 km/h (s) : 8,5
Consommation (mixte) : 4,4 l/100 km
Émissions de CO ₂ (g/km) : 115
Bonus/malus écologique : néant

encore perfectibles. Mais sa version haut de gamme intègre désormais un équipement digne des longues courriers, comme un régulateur adaptatif et un système de prévention de collision. Par ailleurs, la Civic sait toujours aussi bien recevoir. En dépit d'une faible surface vitrée, un peu gênante pour les enfants, et d'un empaltement réduit de 4 cm, les places arrière réservent un bel espace aux jambes et une assise moelleuse. Quant au coffre, il joue tous les jours les souses avec son volume de 467 litres.

Bilan. Derrière l'originalité de la Civic se cache une compacte toujours aussi pratique. Désormais plus confortable, elle s'embourgeoise mais perd un once de dynamisme au passage. La finition Executive (24 500 €) représente le bon compromis prix/équipements par rapport à la concurrence. Enfin, pour rattrasser plus large, cette Civic pourrait compter sur un diesel d'entrée de gamme (110 ch) fin 2012 puis, plus tard, sur une déclinaison break.

JACOUES WARSNER



Toujours aussi futuriste, la planche de bord reçoit des commandes de climatisation revues, mais l'écran de l'appareil moins intuitive que celle de ses concurrents.