

HONDA AT PARIS MOTORSHOW 2012

<i>HONDA AU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE</i>	<i>2</i>
<i>LE NOUVEAU CR-V</i>	<i>3</i>
<i>LE NOUVEAU MOTEUR 1,6 L i-DTEC SUR LA CIVIC</i>	<i>5</i>
<i>LE CR-Z 2013</i>	<i>6</i>
<i>LE CONCEPT HONDA EV-STER</i>	<i>9</i>
<i>INVESTISSEMENT DE 267 MILLIONS DE £ DANS L'USINE BRITANNIQUE</i>	<i>10</i>
<i>L'HERITAGE DE LA CIVIC</i>	<i>11</i>
<i>LA HONDA CIVIC WTCC, VOITURE DE RALLYE</i>	<i>13</i>

HONDA AU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

Honda dévoile au Mondial de l'Automobile 2012 le nouveau CR-V européen et annonce en même temps que le nouveau CR-V sera proposé avec la nouvelle motorisation Honda 1,6 L i-DTEC. Ce Diesel plus petit est le premier moteur d'une série qui sera introduite en Europe sous le label « Technologie Earth Dreams ». Le moteur 1.6-litre i-DTEC sera disponible sur la Civic en fin d'année, ainsi que sur le CR-V produit à partir de septembre 2013 à l'usine Honda de Swindon (Royaume-Uni).

Honda est en mesure de produire, grâce à l'emploi d'un nouveau matériau à haute résistance dans la culasse, le moteur Diesel 1,6 L en aluminium à plan de joint de culasse ouvert (open deck) le plus léger du monde. Ces caractéristiques de légèreté participent à l'agilité de comportement de la voiture, alors que le turbo compact à haute rendement améliore la réactivité tout en garantissant un équilibre hors pair entre l'économie de carburant et les performances.

Le CR-Z hybride 2013 fait ses débuts au Mondial de l'Automobile. De subtiles retouches extérieures et intérieures rehaussent le style de la voiture, tandis que la puissance des deux moteurs, thermique et électrique, augmente sans compromettre la consommation de carburant ni la quantité d'émissions à l'échappement. La voiture est également équipée pour la première fois d'une batterie lithium-ion. Le CR-Z restylé sera commercialisé en janvier 2013.

Le démarrage de production du nouveau CR-V européen a eu lieu début septembre et a été fêté dans le cadre d'un nouveau programme d'investissements de 267 millions de livres (plus de 337 millions d'euros) pour les nouveaux modèles et moteurs produits à l'usine Honda de Swindon (Royaume-Uni). Ce nouvel investissement, qui fait passer le montant total alloué par Honda à son usine britannique (HUM) à plus de 1,5 milliard de livres (près de 1,9 milliard d'euros) est destiné à accompagner le démarrage de production de la nouvelle Civic (décembre 2011), du nouveau CR-V (septembre 2012) et du nouveau moteur 1,6 L Diesel (décembre 2012). 500 nouveaux collaborateurs ont d'ores et déjà été recrutés et formés pour la fabrication des nouveaux produits, portant les effectifs à 3500 personnes.

Honda célèbre cette année le 40^e anniversaire de la Civic, lancée en 1972. Les ventes à travers le monde ont depuis lors dépassé les 20 millions d'unités. Appréciée pour son prix abordable, son confort et son agrément de conduite, la Civic a toujours été à l'avant-garde des développements moteur et d'innovations technologiques comme le moteur Honda CVCC (*Compound Vortex Controlled Combustion* – combustion contrôlée double chambre) en 1972 et le VTEC DOHC qui fut à son lancement en 1987 le premier moteur au monde à commande électronique de calage et levée des soupapes. Pour marquer cet anniversaire, Honda expose au Mondial de l'Automobile un modèle d'origine aux côtés de la Civic de dernière génération.

La Civic WTCC, voiture de rallye, est exposée sur le stand Honda du Mondial suite à l'annonce que Honda disputera la saison 2013 du Championnat du monde des voitures de tourisme FIA. Les pilotes qui courront pour Honda sont l'Italien Gabriele Tarquini et le Portugais Tiago Monteiro.

La Civic WTCC est animée par le HR412E, un moteur à essence 4-cylindres 1,4 L turbocompressé à injection directe conçu spécifiquement et pleinement conforme à la réglementation WTCC de la FIA. Développé au Centre de R&D Honda de Tochigi (Japon), ce moteur est le précurseur d'une nouvelle génération de moteurs de compétition hautes performances de Honda.

LE NOUVEAU CR-V

Efficace, fonctionnel et sûr

Le nouveau CR-V de 4^e génération fait ses débuts européens au Mondial de l'Automobile 2012. Fort du succès de ses prédécesseurs, le nouveau CR-V progresse en qualité, aspects pratiques et raffinement. Le SUV compact donnera pour la première fois en Europe le choix entre deux ou quatre roues motrices, tandis que le travail accompli aussi bien sur les moteurs essence que Diesel se traduit par une baisse importante des émissions de CO₂. Profondément remanié pour le marché européen, le nouveau CR-V est construit depuis début septembre 2012 sur le site de production Honda de Swindon (Royaume-Uni).

Immédiatement reconnaissable comme appartenant à la famille CR-V, le nouveau-venu affirme cependant une personnalité bien à lui. La proéminente calandre à trois barrettes horizontales et les blocs optiques logés profondément s'inscrivent dans le droit fil de la « proue en Y » introduite par Honda, tandis que les feux arrière verticalisés constituent l'une des signatures du CR-V depuis le modèle de première génération (1995-2001). Parmi les ajouts stylistiques spécifiques au modèle européen, figurent un nouveau bouclier avant, avec des feux diurnes à leds à l'avant et des feux à leds tridimensionnels à l'arrière.

A l'intérieur, le tableau de bord est constitué de plusieurs couches superposées qui renforcent la sensation d'espace. Les principales commandes sont regroupées par fonctions, avec une « zone interface conducteur » derrière le volant et une « zone interface informations » au centre du poste de conduite.

La hauteur de la voiture a été abaissée de 30 mm par rapport au modèle actuel, sans pour autant diminuer l'espace intérieur dévolu aux passagers. C'est là l'expression aboutie de la philosophie Honda « Man Maximum, Machine Minimum » (un maximum d'espace habitable pour un minimum d'encombrement). Avec l'introduction de sièges arrière rabattables en un tour de main, l'habitacle du CR-V conçu pour 5 passagers se métamorphose, d'une simple action sur une manette, en une vaste soute à bagages polyvalente.

Sous le capot du CR-V, la clientèle découvrira soit un moteur essence 2,0 L i-VTEC, soit un Diesel 2,2 L i-DTEC. Les deux motorisations, dérivées des blocs implantés sur le CR-V de troisième génération, ont été profondément remaniées, avec en ligne de mire la réduction des émissions à l'échappement. Par exemple, le modèle Diesel à boîte manuelle n'émet plus désormais que 149 g/km de CO₂. Cela représente une réduction de 12% par rapport au CR-V de la précédente génération, malgré une puissance inchangée de 150 ch.

Le CR-V sera également proposé en deux roues motrices à partir de septembre 2013 équipé de la nouvelle motorisation Honda 1,6 L i-DTEC. Ce moteur, premier représentant de la nouvelle lignée « Technologie Earth Dreams » de Honda à être introduit en Europe, sera construit sur le site britannique de Honda. Grâce à l'emploi d'un nouveau matériau à haute résistance dans la culasse, Honda peut produire le moteur Diesel 1,6 L en aluminium à plan de joint de culasse ouvert (open deck) le plus léger du monde. Ces caractéristiques de légèreté, conjuguées à un turbocompresseur compact de haute performance, réduisent les temps de réponse tout en procurant un mélange impressionnant de performances et d'économie.

Le CR-V a été soumis à un ensemble d'essais intensifs en Europe. La suspension, à jambes McPherson avant et multibras à l'arrière, a été recalibrée pour garantir un meilleur confort et une plus grande stabilité à vitesse soutenue. Une direction assistée électrique sensible aux impulsions au volant (MA-EPS) a également été mise en œuvre, alliant une maniabilité aisée à un ressenti et une réactivité supérieures à vitesse élevée. Les modèles essence sont livrables en version traction avant, mais les versions équipées de la transmission intégrale en temps réel non permanente de Honda, désormais à activation électronique pour une meilleure efficacité, continueront de représenter l'essentiel des ventes.

Le nouveau CR-V bénéficie également d'une panoplie complète de systèmes de sécurité conçus pour aider le conducteur à éviter l'accident ou en atténuer les conséquences, et protéger les passagers dans l'éventualité d'une collision inévitable. Le système Honda de prévention des collisions par freinage (CMBS) et le régulateur de vitesse adaptatif (ACC), qui font toujours partie des équipements de sécurité, se complètent désormais et ce, pour la première fois sur le CR-V, du système d'aide au maintien dans le couloir de circulation (LKAS). L'architecture du nouveau CR-V repose par ailleurs sur la structure ACE™ (structure de carrosserie à compatibilité avancée) : cet élément bien établi de l'arsenal sécuritaire Honda est conçu pour absorber l'énergie libérée lors d'un impact en la détournant de l'habitacle. Le CR-V est également pourvu d'airbags frontaux, latéraux et rideaux.

Sûr, efficace et fonctionnel, le CR-V de quatrième génération s'inscrit dans la lignée du succès de ses prédécesseurs, qui se sont vendus à plus de cinq millions d'exemplaires. « Si l'on veut améliorer un véhicule déjà très équilibré et respecté, la seule solution, c'est de le faire progresser à tous les niveaux en le concevant plus petit, plus léger et plus efficace que jamais. C'est précisément ce que nous avons fait avec le nouveau CR-V », explique Ryouji Nakagawa, Responsable Grands Projets.

Pour en savoir plus sur le nouveau CR-V, y compris sur ses caractéristiques techniques, rendez-vous sur :

www.honda-crv.eu

LE NOUVEAU MOTEUR 1,6 L I-DTEC SUR LA CIVIC

Le 1,6 L i-DTEC, sur la Civic, affiche seulement 94 g/km de CO₂*

Honda a introduit sur la Civic 5-portes un nouveau moteur Diesel 1,6 L i-DTEC qui est dévoilé au Mondial de l'Automobile. Ce premier moteur à bénéficier en Europe de la « Technologie Earth Dreams » de Honda allie des performances élevées (120 ch) et des émissions de CO₂ de seulement 94 g/km*.

La réussite du moteur réside dans sa légèreté. Le recours à un bloc aluminium à plan de joint de culasse ouvert (open deck) se traduit par une réduction de la masse du moteur de 58 kg par rapport au 2,2 L i-DTEC, ce qui en fait le moteur Diesel le plus léger de sa catégorie. L'allègement du moteur favorise la baisse de la consommation et des émissions à l'échappement, tout en apportant par ailleurs une précieuse contribution à l'efficacité du comportement routier. En outre, les pièces du moteur ont été optimisées pour réduire les frottements internes au niveau de ceux d'un moteur essence, offrant ainsi un degré de raffinement exceptionnel.

Un turbocompresseur compact à haut rendement et une injection à taux de tourbillon élevé (swirl) œuvrent ensemble pour fournir d'impressionnantes performances. Le 1,6 L i-DTEC développe 120 ch à 4000 tr/min pour un couple de 300 Nm à 2000 tr/min.

MOTEUR	1,6 L i-DTEC
Cylindrée	1596 cm ³
Puissance maxi	88 kW (120 ch) @ 4000 tr/min
Couple maxi	300 Nm @ 2000 tr/min
Emissions de CO ₂	94 g/km*

La consommation de carburant est tout aussi impressionnante. Grâce au rendement du moteur, couplé à d'autres technologies environnementales de série comme l'Idle Stop, la Civic se contente d'une consommation mixte de 3,6 L/100 km* et limite ses émissions de CO₂ à 94 g/km*.

** tous chiffres avec des jantes de 16 pouces.*

LE CR-Z 2013

137 ch pour le CR-Z Hybride sportif restylé

Honda a revisité le CR-Z Hybride sportif en lui apportant un certain nombre d'améliorations axées principalement sur le style et les performances. Le CR-Z Hybride 2013 fait ses débuts au Mondial de l'Automobile. De subtiles retouches extérieures et intérieures rehaussent le style de la voiture, tandis que la puissance des deux moteurs, thermique et électrique, augmente sans compromettre la consommation de carburant ni la quantité d'émissions à l'échappement. La voiture est également équipée pour la première fois d'une batterie lithium-ion. Le CR-Z restylé sera commercialisé en janvier 2013.

Le CR-Z 2013 est identifiable à tout un ensemble d'évolutions qui renforcent l'attrait sportif de ce coupé. Les conducteurs très sensibilisés au style apprécieront, sur le CR-Z, le nouveau dessin de bouclier avant qui encadre une calandre elle aussi modifiée. Ces retouches s'accompagnent à l'arrière d'un nouveau dessin de diffuseur aérodynamique, tandis que les arches de roues accueillent les magnifiques jantes alliage 17 pouces du modèle GT. Deux nouvelles teintes de carrosserie audacieuses, *Energetic Yellow* (jaune énergique) et *Aurora Violet* (violet aurora) apportent un cachet supplémentaire qui embellit l'élégant CR-Z.

Honda a amélioré la présentation de l'habitacle du modèle Hybride en introduisant un nouveau matériau de sièges et d'habillages de portes assorti d'une nouvelle palette de couleurs. Les modifications effectuées sur les bacs de portières augmentent la capacité de rangement, tandis que les nouveaux feux à leds créent, de nuit, une impression de grande qualité. Sur les modèles GT, la sportivité est rehaussée à bord par de petites touches rouges ajoutées sur le volant, le pommeau de levier de vitesses, les sièges et les garnitures de portes.

Le moteur essence 1,5 L du CR-Z a été retravaillé au niveau du système de calage variable des soupapes et du calculateur de gestion moteur (ECU). Un capteur de cliquetis a été ajouté et le matériau de vilebrequin a été amélioré. La puissance maxi passe de 114 ch à 121 ch.

Le système de moteur électrique progresse également. Le remplacement de la batterie nickel métal-hydrure (Ni-MH) par un modèle lithium ion (Li-Ion) s'accompagne d'une augmentation de puissance, qui passe de 14 ch (10 kW) à 20 ch (15 kW).

Fonctionnant de concert, le système hybride IMA (*Integrated Motor Assist* – moteur d'assistance électrique intégré) délivre désormais une puissance de 137 ch à 6600 tr/min (+13 PS) et un couple de 190 Nm (+16 Nm). Le 0-100 km/h en 9,0 secondes contre 9,7 secondes précédemment et la vitesse passe à 200 km/h. La consommation combinée s'établit à 5,0 L/km, pour 116 g de CO₂/km.*

*** Tous chiffres concernant le CR-Z S année-modèle 2013.**

Pour aider le conducteur à faire bon usage de ces performances sportives, Honda a introduit un système de boost, Plus Sport (S+). Si la batterie est chargée à plus de 50%, le conducteur active le système à l'aide du bouton S+ au volant. Le boost électrique se produit lorsque le conducteur enfonce la pédale d'accélérateur, ce qui a pour effet de fournir un surcroît d'accélération d'une durée maxi de 10 secondes. L'activation du système est indiquée par des clignotements de jauge au tableau de bord. La Fonction S+ est utilisable en modes ECON, Normal ou Sport.

Les modifications apportées au CR-Z 2013 amplifient son attrait sportif sans incidence négative sur ses faibles niveaux de consommation et d'émissions à l'échappement. Résultat : une voiture offrant un mélange souhaitable de style, performances et agrément de conduite.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR		1.5 SOHC i-VTEC
		4 soupapes par cylindre
Alésage x course	mm	73,0 x 89,4
Cylindrée	cm ³	1497
Taux de compression		10,4:1 (donnée interne Honda)
Puissance maxi (moteur thermique)	kW/ch	89/121
@ tr/min		6600
Couple maxi (moteur thermique)	Nm	146
@ tr/min		4800
Puissance maxi (moteur électrique)	kW/ch	15/20
@ tr/min		2000
Couple maxi (moteur électrique)	Nm	78
@ tr/min		1000
Puissance maxi (combinée)*	kW/ch	101/137
@ tr/min		6600
Couple maxi (combiné)*	Nm	190
@ tr/min		1000-200
Alimentation en carburant		Injection électronique Honda PGM-FI
Type de carburant		Sans plomb, 95 RON
CONSOMMATION DE CARBURANT (1999/100/EC)		1.5 SOHC i-VTEC
Urbaine	L/100 km	6,0
Extra-urbaine	L/100 km	4,4
Mixte	L/100 km	5,0
Emissions de CO ₂	g/km	116
PERFORMANCES		
Vitesse maxi	km/h	200
Accélération 0-100km/h	secondes	9.0
JANTES ET PNEUMATIQUES		
Jantes		16x6J
Pneumatiques		195/55R16

* Les valeurs de puissance et de couple cumulées ne sont pas la somme des chiffres maxi du moteur thermique et du moteur électrique. Du fait que le moteur thermique et le moteur électrique génèrent leurs valeurs maxi à des régimes différents, le chiffre maxi est inférieur aux deux pics, ce qui donne une meilleure répartition de la puissance et du couple.

LE CONCEPT HONDA EV-STER

Honda présente au Mondial de l'Automobile 2012 l'EV-STER, concept de modèle électrique de prochaine génération.

Sous un style dynamique novateur et avec d'excellentes performances environnementales, l'EV-STER, voiture de sport décapotable 2-places à propulsion, suggère un nouvel art de vivre en cabriolet sportif, unique en son genre en matière de véhicules électriques. L'adoption de matériaux carbone sur l'ensemble de l'EV-STER a permis d'alléger la voiture, caractérisée par des performances élevées et une autonomie étendue d'environ 160 km.

Une direction à doubles manettes très conviviale a été adoptée à la recherche d'un plaisir de conduite absolu. En outre, sur ce concept, le conducteur a tout loisir de paramétrer un certain nombre de caractéristiques, comme par exemple la puissance du moteur et les tarages de suspension, pour profiter intensément à chaque instant des joies de la conduite.

Le combiné d'instrumentation de l'EV-STER dispose d'un écran d'informations relatives au véhicule qui constitue pour le conducteur une interface donnant accès aux affichages en réseau utilisés pour les systèmes audio et de navigation, ainsi que pour internet. Grâce à l'implantation soigneusement pensée des cadrans et écrans, le conducteur se concentre sur sa conduite et profite de l'habitacle spacieux et confortable.

Honda reste déterminé à développer des modèles de sport en dépassant les attentes de sa clientèle et en proposant des produits de mobilité exaltants et passionnants.

HONDA EV-STER	
Longueur hors tout	3570 mm
Largeur hors tout	1500 mm
Hauteur hors tout	1100 mm
Empattement	2325 mm
Vitesse maximale	160 km/h
Accélération (0-60 km/h)	5,0 sec
Autonomie maximale	160 km environ (cycle JC08)
Batterie	lithium-ion 10 kW/h
Puissance maxi de la batterie	58 kW
Temps de charge	200 V : moins de 3 heures 100 V : moins de 6 heures

DEMARRAGE PRODUCTION DU CR-V EUROPEEN DANS LE CADRE D'UN NOUVEAU PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS DE 267 MILLIONS DE £ DANS L'USINE BRITANNIQUE

Le démarrage de production du nouveau CR-V européen a eu lieu début septembre et a été fêté dans le cadre d'un nouveau programme d'investissements de 267 millions de livres (plus de 337 millions d'euros) pour les nouveaux modèles et moteurs produits à l'usine Honda de Swindon (Royaume-Uni).

Ce nouvel investissement, qui fait passer le montant total alloué par Honda à son usine britannique (HUM) à plus de 1,5 milliard de livres (près de 1,9 milliard d'euros) est destiné à accompagner le démarrage de production de la nouvelle Civic (décembre 2011), du nouveau CR-V (septembre 2012) et du nouveau moteur 1,6 L Diesel (décembre 2012).

500 nouveaux collaborateurs ont d'ores et déjà été recrutés et formés pour la fabrication des nouveaux produits, portant les effectifs à 3500 personnes.

D'ici la fin de l'année, la production à l'usine de Swindon devrait selon les prévisions avoir doublé par rapport à l'année dernière, atteignant 183 000 unités. Honda a pour objectif de porter ce chiffre à 250 000 unités annuelles dans les trois ans à venir.

Commentant le nouvel investissement, Manabu Nishimae, Président de Honda Motor Europe, a déclaré :

« Nous entrons dans une période passionnante de lancements de nombreux nouveaux modèles, et ces nouveaux modèles seront produits ici en Europe, dans notre usine britannique. Le site HUM constituera la pierre angulaire de nos activités européennes ».

L'HERITAGE DE LA CIVIC

Honda célèbre le 40^e anniversaire de la Civic

Honda célèbre cette année le 40^e anniversaire de la Civic, lancée en 1972. Les ventes à travers le monde ont depuis lors dépassé les 20 millions d'unités. Appréciée pour son prix abordable, son confort et son agrément de conduite, la Civic a toujours été à l'avant-garde des développements moteur et de leurs innovations technologiques. Pour marquer cet anniversaire, Honda expose au Mondial de l'Automobile un modèle d'origine aux côtés de la Civic de dernière génération.

1^{ère} Génération (1972-1979)

La Civic première du nom reflétait à son lancement la vision de Honda d'une voiture abordable tout en offrant confort et agrément de conduite. Elle était la première voiture au monde à passer avec succès les normes pionnières américaines du « 'Muskie' Clean Air Act » et allait quatre années de suite réaliser les meilleurs niveaux de consommation selon les critères de l'Agence américaine de protection de l'environnement.

2^e Génération (1979-1983)

Les ventes de Civic franchissaient le cap des 2,5 millions d'unités. Les versions 3,4 et 5-portes étaient commercialisées sur tous les grands marchés avec des motorisations de 1,3 L à 1,5 L. Le moteur CVCC connaissait de nouveaux développements au bénéfice d'un rendement de combustion, avec l'ajout par ailleurs d'un pot catalytique.

3^e Génération (1983-1987)

Les évolutions de style de la « Civic de rêve » s'inscrivaient dans la philosophie Honda dite « Man Maximum, Machine Minimum » (un maximum d'espace habitable pour un minimum d'encombrement), entièrement axée sur le client servi par son véhicule.

4^e Génération (1987-1991)

Cette Civic vit l'introduction sur l'ensemble des modèles de moteurs à quatre soupapes par cylindre. La suspension à double triangulation équipant les modèles Accord et Prélude était pour la première fois intégrée à l'avant et à l'arrière pour garantir une stabilité et un comportement supérieurs. Le VTEC DOHC (double arbre à cames en tête) était le premier moteur au monde à gestion électronique du temps d'ouverture et de la levée des soupapes.

5^e Génération (1991-1995)

Aérodynamisme et économie de carburant furent les maîtres-mots de la Civic de 5^e génération. La gamme des motorisations comportait des blocs 1,3 L, 1,4 L, 1,5 L et 1,6 L. La technologie renommée VTEC faisait également son apparition sur les moteurs SOHC (simple arbre à cames en tête), garantissant ainsi un meilleur équilibre entre économie et performances. Des évolutions sensibles étaient apportées par le VTEC-E, conçu pour diminuer la consommation de carburant. C'est durant cette période que la Civic allait franchir le cap des 10 millions d'exemplaires.

6^e Génération (1995-2000)

Cette Civic fut championne des ventes avec plus de 3,2 millions d'exemplaires construits. Proposée en variantes 2, 3, 4 et 5-portes, le choix de motorisations de la 6^e génération s'enrichissait du premier moteur Diesel à équiper la Civic, un 2,0 L. En essence, elle offrait le choix entre un large éventail de cylindrées : 1,3 L, 1,4 L, 1,5 L, 1,6 L et 1,8 L. La possibilité d'améliorer la puissance moteur sans

incidence négative sur la consommation de carburant était clairement démontrée par le moteur VTEC à trois étages. La boîte CVT offrait pour la première fois des changements de rapports automatiques en continu.

7^e Génération (2000-2005)

2 millions de Civic de 7^e génération ont été produites entre 2000 et 2005, caractérisées par un habitacle plus spacieux, un nouveau plancher parfaitement plat et un levier de vitesses au tableau de bord. En couplant le VTEC avec le VTC (*Variable Timing Control* – contrôle variable de la distribution), les ingénieurs de Honda ont créé des moteurs plus performants. Les préoccupations environnementales croissantes ont conduit à l'élaboration de la Civic IMA (*Integrated Motor Assist* – moteur d'assistance électrique intégré). Un moteur électrique couplé au frugal moteur thermique i-DSI engendrait un résultat exceptionnel, unique en son genre : un moteur 1,3 L identique en consommation à un bloc de 1,0 L, avec des niveaux de consommation et de performances d'un 1,6 L. C'est au cours de cette génération que Honda a introduit la première Civic hybride, animée par un moteur thermique de 1,3 L. En termes de sécurité, la Civic s'est vue décerner par Euro NCAP le score le plus élevé jamais atteint en protection des piétons (selon l'ancien protocole de test).

8^e Génération (2006-2011)

Pour la 8^e génération, Honda a divisé le modèle en deux plates-formes différentes, l'une destinée essentiellement aux marchés domestique et américain, et l'autre conçue spécifiquement pour le marché européen. La version européenne était proposée avec un 1,8 L i-VTEC, un 1,4 L i-DSI et un 2,0 L Type R ainsi que le puissant et économique 2.2 L Diesel. Elle excellait dans l'art de conjuguer un comportement et des performances de belle facture à un intérieur spacieux et à une consommation remarquablement basse.

En 2009, la Civic a bénéficié d'un restylage avec un look rajeuni, d'un nouveau moteur économique 1,4 L i-VTEC et d'une boîte automatique spécifique.

9^e Génération 2012-...

Lancée au salon de Francfort en septembre 2011, la 9^e génération est la toute dernière Civic équipée des 2.2 i-DTEC, 1.8 i-VTEC et 1.4 i-VTEC. La Civic 5-portes a été jugée l'une des voitures les plus sûres d'Europe à l'issue des nouveaux crash-tests de l'organisme indépendant Euro NCAP qui a gratifié la Civic du score maximal de cinq étoiles. Euro NCAP a par ailleurs annoncé qu'il avait étendu le périmètre de son « Advanced NCAP Reward » (récompense pour les technologies de sécurité avancée) au système Honda de prévention des collisions par freinage (CMBS) pour pouvoir inclure la nouvelle Civic.

Depuis 1972, plus de 20 millions de Civic ont été vendues dans le monde.

LA HONDA CIVIC WTCC, VOITURE DE RALLYE

Honda expose sur son stand la nouvelle Civic WTCC

Honda présente sur son stand, au Mondial de l'Automobile, la nouvelle Civic WTCC avec son moteur compétition, le HR412E. La voiture disputera le Championnat du monde des voitures de tourisme FIA 2013.

Pour ce projet, Honda a conclu un partenariat cinquante-cinquante avec Mugen et J.A.S. Motorsport. Mugen fabriquera un moteur de compétition sur mesure développé par la R&D Honda et se chargera de la maintenance de ce moteur sur l'ensemble des épreuves disputées par l'écurie.

J.A.S. Motorsport développera la voiture de course, dérivée de la nouvelle Honda Civic 5-portes produite à l'usine Honda de Swindon (Royaume-Uni).

Développé au Centre de R&D Honda de Tochigi (Japon), le HR412E est un moteur à essence 4-cylindres 1,4 L turbocompressé à injection directe conçu sur mesure, et conforme à la réglementation WTCC de la FIA.

Commentant l'annonce, Daisuke Horiuchi, Directeur de Projet de développement WTCC au sein de la R&D Honda, a déclaré :

« Dans le développement technique permanent d'un moteur à combustion interne, le rendement thermique est source majeure d'optimisation. Et les moteurs destinés à la compétition ne font pas exception. Ce HR412E est issu d'un processus de réflexion semblable: atteindre un meilleur rendement énergétique. »

Le HR412E est le précurseur d'une nouvelle génération de moteurs Honda de compétition de haute performance. Tous les ingénieurs du Centre de R&D de Tochigi se sont investis dans le développement d'un moteur de compétition offrant à nos pilotes un surcroît d'agrément, sans transiger sur la puissance et les performances pures.

Nous pensons que les innovations qui ont conduit à ce moteur révolutionnaire procureront des avantages au-delà des circuits, en contribuant à l'amélioration du rendement des moteurs de nos modèles de série ».

Le moteur, livré aux ateliers de J.A.S. Motorsport à Milan (Italie) où la Civic WTCC est en cours de développement, a passé avec succès tous les tests initiaux.

Ces nouvelles font suite à la récente nomination des pilotes de l'écurie Honda qui participeront au Championnat du monde des voitures de tourisme FIA, l'Italien Gabriele Tarquini et le Portugais Tiago Monteiro.

Honda participera au WTCC dès cette saison avec une voiture. Au volant de la Civic WTCC, il y aura l'ex champion de F1 Tiago Monteiro, qui disputera trois épreuves, la première à Suzuka en octobre 2012. La R&D Honda et Mugen fourniront à l'écurie une assistance sur circuit.

Les deux pilotes disputeront toutes les épreuves du Championnat du monde des voitures de tourisme Fia en 2013.

La compétition constitue depuis toujours un élément fondamental de l'ADN de Honda. A la fin des années cinquante, Honda a participé pour la première fois au TT (Trophée Tourisme de l'Île de Man puis à la Formule 1 dans les années soixante. Le WTCC FIA représente un nouveau chapitre de l'engagement actuel de Honda en sport automobile mondial, et c'est pour le constructeur la plateforme idéale pour démontrer à ses innombrables supporters à travers le monde « l'esprit course » qui anime Honda.