



NOUVEAUTÉ

**HONDA
SERIE 0**
Le futur
s'annonce
fabuleux !

NUMÉRO SPÉCIAL HONDA

ENTRE AVENIR ET HÉRITAGE, LA MARQUE ENTAME SA RÉVOLUTION



Honda Prelude 2026

Honda Prelude 1978



À L'ESSAI



CARNET DE ROUTE
Le Mans en Honda Civic

ENTRETIEN

HONDA

INTERVIEW
Serge Velasco,
concessionnaire
historique d'Avignon

PASSION



HONDA EURO MEET
Le rendez-vous des
passionnés !

H HONDA

Nouvelle
CIVIC
e:HEV HYBRID
Moteur, action!



A
B 114 gCO₂/km



Honda e:TECHNOLOGY

Le modèle présenté est un Civic 2.0 i-MMD Hybrid Advance couleur Blanc Platine - Données d'efficacité et d'émissions : (WLTP) Classe moyenne 114 gCO₂/km (95-131 gCO₂/km) - Classe émissions CO₂ 89-141 (g/km). Chiffres issus de tests réalisés par un laboratoire agréé par l'UE ; ils sont fournis à titre indicatif et ne peuvent pas refléter l'expérience de conduite en conditions réelles.

Pensez à covoturer #SeDéplacerMoinsPolluer

**auto
MOTO**

AUTO MOTO
70, RUE RIVAY
92300 LEVALLOIS-PERRET

Rédacteur en chef : Julien Azoura

Directeur artistique :
Florent Mosconi-Bertin @etoilevega

Maquette : Florent Mosconi-Bertin @etoilevega

Photographe : Timothé Lambert, Loïc Schvan

Ont participé à ce numéro :
David Lambale, Sylvain Gauthier, Benjamin Delfay

Auto Moto est édité par Horizon Média
SAS au capital de 625 000 €
Siège social : 70, rue Rivay
92300 Levallois-Perret
RCS Nanterre 452172786

Président-directeur de la publication :
Éric Aderdor

Associé :
Stéphan Huyenaar

Directeur financier :
Fakri Mabet

ILD
Imprimerie Leonce Depiez
130n rue de Houchin
62620 RUITZ

Publicité :
Horizon Média
Directeur de la régie :
Alexandre Chokron - achokron@horizon.com

Directeurs de la publicité :
Olivier Girbas - ogirbas@horizon.com
Yannick Reminiac - yreminiac@horizon.com

Pour nous joindre par courriel :
initialeprénom+nom@horizon.com



RELATION ABONNÉS :

CONTACTEZ-NOUS PAR :

Téléphone au (00 33) 01 87 64 56 22

E-mail : abo@auto-moto.com

Courrier : Auto Moto, Service

Abonnements, 59898 Lille Cedex 9

Gérez votre abonnement en ligne

dans la rubrique « mon compte » sur

<https://shop.auto-moto.com>

Tarif abonnement standard :

1 an - 11 numéros : 49,50 €

HONDA EN ROUTE VERS SON AVENIR



JULIEN AZOURA
RÉDACTEUR EN CHEF

@azourajulien

Marque ô combien historique, Honda puise dans son passé pour tracer la voie de son futur. Dans ce numéro spécial, réalisé en collaboration avec le constructeur japonais, vous découvrirez comment l'héritage de cette marque si attachante inspire les lignes directrices de son plan pour pérenniser sa présence mondiale. Au-delà de la Civic – dont nous vous proposons de (re) découvrir la riche histoire – c'est tout l'ADN de Honda qui évolue, porté par l'impérieuse nécessité de réduire son empreinte environnementale. Le projet 0 SUV, que nous avons pu approcher en avant-première, en dessine les premiers jalons. Le résultat est remarquable, comme vous pourrez le constater dans les pages suivantes. Dans cette transition, Honda n'oublie pas l'Europe... ni la Civic, qui se renouvelle une fois encore. Fidèle à son tempérament sportif, c'est sur les routes du Mans que nous l'avons conduite, en véritable pèlerinage. Honda, c'est aussi une communauté passionnée. Serge Velasco, à la tête de la concession historique d'Avignon depuis de nombreuses années, en est l'un des plus fervents ambassadeurs – nous l'avons rencontré. Nous sommes également allés à la rencontre de vous, amateurs de la célèbre lettre "H", lors du Honda Euro Meet, plus grand rassemblement d'Europe. Une nouvelle preuve que le public reste fidèle à Honda – hier, aujourd'hui... et demain. Bonne lecture. |

Julien Azoura

Sommaire

- ACTUALITÉS**
- 06** Salon de Lyon : premier bain de foule pour la Honda Prelude
- 10** Le billet de Jean-Alexis Bidet, Directeur Division automobile chez Honda France
- ENTRETIEN**
- 12** Interview : Serge Velasco, aux commandes de la concession historique d'Avignon
- DOSSIER**
- 14** Le «code Civic» : 11 générations d'une compacte incontournable
- A L'ESSAI**
- 18** Carnet de route : la nouvelle Civic en pèlerinage au Mans
- NOUVEAUTÉ**
- 22** Rencontre avec le Honda 0 SUV
- PASSIONS**
- 24** Honda Euro Meet : le rendez-vous des passionnés

ACTUALITÉS



6

HONDA EURO MEET 2025



24

CARNET DE ROUTE : LA NOUVELLE CIVIC EN PELERINAGE AU MANS



18

HONDA 0 SUV



22

LE BILLET DE JEAN-ALEXIS BIDET



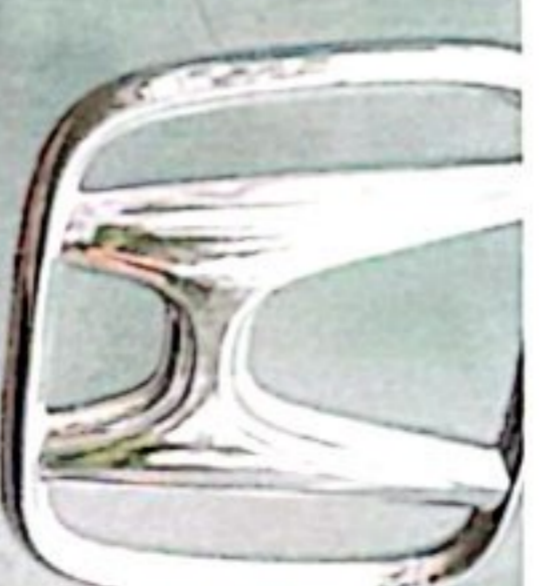
10

LE CODE CIVIC



14

HONDA



12

INTERVIEW : SERGE VELASCO



Honda Prelude

L'ICÔNE EST DE RETOUR



Le salon de Lyon marque en France le retour de la Prelude. Dynamique, électrisante, mais aussi vertueuse, cette sixième génération de Prelude redéfinit le plaisir de conduire...

PAR D. LAMBOLEY, PHOTOS DR HONDA

C'est un des événements du Salon Automobile de Lyon (du 24 au 28 septembre 2025), la nouvelle Honda Prelude y est dévoilée pour la première fois en France. Les amateurs d'automobiles et particulièrement de coupés hors-normes, connaissent depuis longtemps la Prelude à travers les traits de caractère qui la définissent depuis bientôt cinq décennies : l'élégance, la sportivité et l'efficacité, sans oublier le confort et un goût très prononcé pour l'innovation. Avant de découvrir cette sixième génération, résumons la lignée Prelude en quelques notes...

Le coupé Prelude, c'est un des modèles les plus emblématiques de Honda, décliné en cinq générations de 1978 à 2001. Au fil de son évolution, il a marqué la scène automobile par son degré d'équipement unique pour la catégorie – celle des coupés compacts à la fois confortables et sportifs – et sa technologie de haut niveau. Pêle-mêle, la Prelude propose un toit ouvrant électrique en série, des sièges au dessin sportif dont un spécifique au conducteur offrant plus de maintien, une sellerie en cuir et une boîte automatique en option dès la première génération, des phares « pop-up » afin d'améliorer l'aérodynamisme et un antiblocage de freins ABS (seconde génération, 1979), et en première mondiale sur une auto-



Le grand coupé
surprend par son
élégance



sa poupe marqué par un bandeau lumineux intégral, ses arches de roues mises en valeur par un net pli de tôle circulaire, un double bosselage sur le toit, ou encore ses poignées d'ouverture des portes à palettes rétractables. Pour Honda pourtant, pas d'effets de style, car chaque élément est imaginé, dessiné et conçu pour l'efficacité. Une forme, une fonction, pour améliorer la performance aérodynamique. Son antenne radio est ainsi dissimulée pour plus de pureté. Même les soubassements, carénés, ont fait l'objet d'une optimisation extrême. Côté habitacle, ou devrait-on dire « cockpit », l'esprit sportif est bel et bien présent. Installés dans les sièges intégraux inédits, on apprécie la simplicité et l'ergonomie sans faille de la planche de bord, dominée par un écran tactile multifonctions. Derrière le volant doté de palettes et d'un repère de position, un bloc d'instruments digitaux (tachymètre et compte-tours qui dévoile une zone rouge à partir de 6000 tours). La présence d'éléments sportifs ne s'arrête pas là. Sur la console centrale, les touches de commande de la boîte de vitesses sont complétées par une imposante touche ronde « S+ » qui promet d'éveiller les sens. C'est une première chez Honda, le système S+

mobile de grande diffusion, un système mécanique à quatre roues directrices 4WS (troisième génération, 1987). Pour peaufiner son caractère sportif, Honda a développé un différentiel à glissement limité (1989), permettant d'améliorer la motricité en virages. Le système évolue en 1996 grâce à l'apport de l'électronique : sur la cinquième génération il deviendra l'Active Torque Transfer System (ATTS), permettant de répartir automatiquement le couple entre les deux roues avant motrices. La Prelude 2025, si elle s'inspire des ses aïeules, célèbre également 25 ans d'Honda hybrides et sa légitimité sur ce marché. Depuis l'étonnante Insight (1999) en passant par la Civic IMA (2003) le coupé CR-Z (2010) jusqu'à la Civic e:HEV actuelle,

l'hybridation est une des spécialités Honda, qui redéfinit ainsi le plaisir de conduire, en plus vertueux ! Honda, à travers la nouvelle Prelude, accorde l'inconciliable : proposer aux amateurs de conduite un véritable hybride qui conserve un ADN sportif, mais qui reste élégant, confortable et toujours exaltant. Au premier regard, aucun doute, la Prelude, unique offre sur le marché de coupé 2+2 hybride axé sur le plaisir de conduire, dégage une forte personnalité avec ses lignes acérées, équilibrées et bien proportionnées. Ses dimensions compactes cachent des éléments stylistiques inspirés du monde des grandes GT ultra-sportives, comme le capot très bas, affûté comme une flèche,

L'intérieur ne manque
pas de modernité



Shift permet d'accéder à l'expérience de conduite la plus dynamique en laissant le conducteur gérer manuellement le passage des rapports via les palettes au volant jusqu'au régime maximal. Une sonorité spécifique, via les haut-parleurs, renforce la tonalité sportive dans l'habitacle lorsque ce mode est choisi. La Prelude promet des moments exaltants... La nouvelle Prelude, ce sont des dessus chics et des dessous chocs, pour fêter dignement l'aboutissement de 25 ans de

technologie hybride avant-gardiste. En voici quelques éléments prometteurs : des trains roulants sportifs hérités en partie de la Civic Type R, la plus sportive de la gamme, gage d'efficacité et de plaisir. Elle dispose notamment de suspensions pilotées. Une mécanique à fort rendement énergétique permettant de combiner d'excellentes performances ainsi qu'une consommation de carburant et des rejets polluants très faibles. En combi-

nant un 4 cylindres thermique et deux moteurs électriques à travers la technologie e:HEV, aucune recharge nécessaire. La Prelude récupère l'énergie lors des freinages ou utilise son moteur thermique pour générer de l'électricité. Selon le mode de conduite sélectionné (GT, S+...) elle alterne automatiquement son mode de fonctionnement, électrique, thermique ou hybride. Pour des moments de plaisir inoubliables... et vertueux. La Prelude est de retour !



HONDA, MOTEUR D'AVENIR

LE BILLET DE JEAN-ALEXIS BIDET

DIRECTEUR DIVISION AUTOMOBILE CHEZ HONDA FRANCE

PHOTOS DR

Chères lectrices, chers lecteurs,

Honda est une marque à part. Une marque qui, depuis ses origines, n'a cessé de repousser les limites de l'innovation. Ce n'est pas un hasard si Honda est aujourd'hui le huitième constructeur automobile mondial, le premier constructeur de motos, mais aussi le premier constructeur de moteurs au monde. Car avant tout, Honda est un motoriste. Un nom synonyme de fiabilité, d'efficacité et de performance, reconnu dans les rues comme sur les circuits.

De la Formule 1 aux GP moto, notre excellence technique s'exprime sur tous les terrains. Elle est le fruit d'une philosophie claire : innover pour améliorer le quotidien. C'est cette vision qui a conduit Honda à proposer, dès 1999 en Europe, ses premiers véhicules hybrides, bien avant que la question climatique ne devienne un enjeu majeur.

Plus de vingt-cinq ans plus tard, notre conviction initiale s'est imposée comme une évidence. L'hybridation est une solution pragmatique, concrète et accessible pour répondre aux défis de la décarbonation de la mobilité. Cette expertise se traduit aujourd'hui par notre technologie e:HEV, un système hybride auto-rechargeable qui allie plaisir de conduite, réactivité et sobriété énergétique. Comme vous avez pu le lire dans votre magazine Auto Moto on a pu le lire dans votre magazine Auto-Moto : « Grâce à cette mouture du système e:HEV, il n'y a désormais plus de mal à se faire du bien ».

La technologie e:HEV équipe aujourd'hui la quasi-totalité de notre gamme, de la citadine Jazz au SUV familial CR-V, en passant par les Civic, ZR-V ou encore HR-V. Elle offre le meilleur des deux mondes : l'agrément et la fluidité de l'électrique, avec la liberté du thermique, sans contrainte de recharge et sans compromis sur l'usage. Une électrification simple, naturelle et efficace.

Mais Honda ne s'arrête pas là. Pour celles et ceux qui recherchent un véhicule électrique bourré de savoir-faire franchir le pas de l'électrique, notre nouveau SUV 100 % électrique, le Honda e:Ny1, met lui aussi le plaisir de conduite au cœur de l'expérience. Avec une réponse instantanée, une direction précise et un design audacieux, il incarne notre vision de l'électrification : enthousiasmante et passionnante. Cette vision

de l'électrique anticonformiste se traduira également par de futurs modèles exaltants.

En parallèle, pour les conducteurs qui veulent le meilleur des deux mondes avec encore plus de flexibilité, le nouveau CR-V e:PHEV – notre version hybride rechargeable du CR-V – offre près de 80 km d'autonomie en tout électrique. Et une fois cette autonomie épuisée, il s'appuie sur l'expertise Honda en full hybride pour maintenir une efficacité remarquable au quotidien en évitant la surconsommation.

Et demain ? Le futur de la voiture électrique chez Honda s'appelle « Série 0 » : une nouvelle génération annoncée à l'échelle mondiale pour 2026, qui redéfinira les standards du segment. Plus légers, plus aérodynamiques, plus émotionnels aussi, ces modèles traduiront avec encore plus de force notre engagement pour une mobilité durable, désirable et innovante.

Quelle que soit l'énergie, notre gamme automobile reste fidèle à nos principes de simplicité et de transparence. Nos modèles sont proposés en configurations claires, sans liste d'options à rallonge, avec un équipement complet dès les premières finitions. Même la peinture métallisée est incluse sur la quasi-totalité de nos modèles. Une offre que nous avons conçu juste et pertinente pour chaque automobiliste.

Enfin et parce que l'émotion reste au cœur de notre démarche, nous sommes fiers d'annoncer le retour d'un nom mythique : Prelude. Ce nouveau coupé hybride sera équipé d'un système révolutionnaire baptisé S+ Shift. Son objectif : sublimer le plaisir de conduite, en offrant un ressenti plus direct, plus sportif, sans pour autant sacrifier l'efficacité.

Fidèle à nos valeurs d'innovation et d'audace, Prelude représentera une proposition unique sur le marché et offrira à ses conducteurs une expérience inoubliable.

Plus que jamais, Honda est prêt pour l'avenir. Et vous ?

Jean-Alexis Bidet

Directeur de la division automobile
Honda France



ON A FAIT...

L'INTERVIEW DE SERGE VELASCO

Toutes les concessions ont une histoire, mais celle d'Avignon est particulière à plus d'un titre. Installé dans la cité des papes depuis cinquante ans, le Garage Honda Saint Michel est devenu une référence pour tous les amoureux de la marque. Son directeur, Serge Velasco, nous explique comment la passion est née...

PROPOS RECUEILLIS PAR D. LAMBOLEY, PHOTOS DR

Serge, entre Honda et vous, c'est une histoire très ancienne, une histoire familiale ?

Exactement. L'histoire démarre avec mon père, qui distribuait d'autres marques automobiles. Au milieu des années 70, il est choisi par Honda pour représenter le constructeur ici, à Avignon. Nous sommes en 1977 et à l'époque, la gamme se composait surtout d'un modèle, la Civic ! En 1983 je suis venu travailler au garage après mon service militaire, et je me suis principalement occupé de Honda. Et depuis, je n'ai jamais quitté le garage ! J'ai donc suivi les pas de mon père jusqu'à aujourd'hui.

Pourquoi avoir été séduit par Honda ?

On a tout de suite eu un coup de cœur avec ces voitures déjà assez révolutionnaires à la fin des années 70, toutes équipées et avec des options pas courantes. Sur

une citadine comme la Civic, on avait déjà le toit ouvrant, la boîte automatique... Et le premier truc qui nous a sauté aux yeux, c'est la fiabilité exceptionnelle des modèles, un critère qui ne se dément toujours pas aujourd'hui. Après est arrivée la fantastique période où la gamme s'étend avec la Civic Shuttle, le coupé CRX, la berline Accord et le coupé Prelude. On avait une belle gamme, extraordinaire. Et puis évidemment les années Formule 1 avec Mc Laren et Williams dans les années 80 et 90. Senna, Prost, Nakajima, Rosberg ou Mansell portait haut les couleurs de la marque. Une époque extraordinaire où Honda était à fond dans le sport, mais cela est toujours le cas en Formule 1 aujourd'hui.

Honda et le sport, c'est indissociable ?

Cela fait clairement partie de l'identité de la marque. Et la technologie des voitures de production en profitent, je ne vous dirai

pas le contraire. J'ai eu une S 2000, et il me reste une S 800 et une Civic Type R récente, que je vais garder.

Quels arguments mettez-vous en avant pour convaincre la clientèle ?

La qualité des produits est toujours aussi remarquable. On l'a évoqué, la fiabilité est un point fort, et la gamme hybride très au point. Ce que je mets en avant aussi, c'est que Honda est un précurseur de l'hybridation, depuis plus de 25 ans. Ce que je trouve très intéressant, c'est le concept de batterie régénérée par le moteur thermique qui permet d'abaisser fortement la consommation, donc les rejets polluants. Lorsque vous êtes au volant d'une Civic ou d'un ZR-V, et ce sera bien sûr le cas sur la nouvelle Prelude, vous gardez également le plaisir de conduire et une fiabilité exemplaire. Aujourd'hui, avec la gamme actuelle, on est capable de proposer des



modèles très confort, très routiers, mais qui donnent également, il faut le dire, un coup d'adrénaline lorsqu'on les conduit de façon dynamique. Clairement, la Civic a gardé son ADN sportif, même si elle est également vertueuse. Et l'arrivée de la Prelude va rappeler les belles années ! Oui, l'esprit Honda est toujours là.

Justement, quelle est l'image de Honda aujourd'hui en France ?

L'image de Honda est très bonne, y compris auprès de la clientèle premium. Ce dont on parlait précédemment, l'aspect technologique, la sportive, la qualité, la fiabilité, toutes ces notions sont systématiquement et unanimement reconnues, y compris par des propriétaires de voitures « de luxe ». Je me rappelle des années 90, avec la grande berline et le coupé Legend, on était au coude à coude avec les marques premium allemandes, une partie de la clientèle n'a

pas oublié ça ! D'ailleurs, il nous arrive fréquemment de reprendre ce genre de véhicules haut-de-gamme.

Quel est le profil de la clientèle Honda à Avignon ?

Des hommes mûrs, la cinquantaine, fideles à Honda pour la plupart, mais aussi une part de conquête avec de jeunes chefs d'entreprise, des médecins, des professions libérales comme des infirmières qui apprécient l'hybride. Là ils sont plus jeunes, entre 40 et 45 ans. Le premier critère pour eux c'est la qualité et la fiabilité, ensuite il faut que leur voiture soit belle et bien finie. Mais il ne veulent pas forcément de l'image à tout prix.

Quel est votre bilan 2024 ? La Civic est-elle votre best-seller ?

Dans l'ordre, le podium c'est Civic, Jazz, CR-V. Puis le ZR-V. Actuellement nous

faisons des actions sur le ZR-V pour le faire découvrir car c'est une toute nouvelle appellation commerciale chez Honda. Effectivement, la Civic représente 40% des ventes environ. Honda communique de plus en plus ces dernières années et met en place des actions commerciales pertinentes, c'est une excellente chose. Aujourd'hui, on peut acheter une Civic à moins de 35 000 euros avec les remises, c'est à mon avis un tarif très intéressant pour une voiture hybride de cette qualité qui développe 184 ch.

Serge, un dernier mot ?

Je suis très fier de faire partie de cette aventure avec Honda depuis presque cinquante ans. L'excellence de nos produits et la passion qui anime notre réseau font partie de nos atouts. Alors n'hésitez pas à nous rendre visite pour essayer un de nos modèles. Vous serez surpris !





LE CODE CIVIC

Née en 1972 pendant la crise pétrolière, la Honda Civic n'a cessé d'évoluer pour être toujours en phase avec son époque. A la fois innovante, pratique, économique, dynamique et d'une fiabilité légendaire, elle a séduit plus de 27 millions d'automobilistes à travers 11 générations ! Chronique d'un succès planétaire...

PAR D. LAMBOLEY, PHOTOS DR

En 1972, la première Civic révolutionne le segment des petites voitures. Joliment dessinée, bien équipée et rigoureusement construite, elle inaugure en 1975 un moteur « CVCC » très frugal à faibles émissions polluantes, qui peut être accouplé à une boîte automatique Hondamatic. Elle prend une avance considérable sur la concurrence et commence à construire l'excellente réputation des voitures Honda

à travers le monde. La seconde génération apparaît en 1979. Elle garde la même recette, traction avant, moteur transversal, suspension indépendante et améliore chaque point : design, équipement, sécurité et peaufine ses moteurs CVCC (Compound Vortex Controlled Combustion) pour répondre notamment aux strictes normes Nord-américaines. Un break et une version sportive S complètent la gamme.

En 1983, la troisième génération prend de l'assurance, et ça se voit ! Le design très anguleux, plus sexy, cache un habitacle plus spacieux et plus pratique. Raccourci à 3 portes, élégante en berline 4 portes, elle se décline également en monospace compact Shuttle et en coupe sportif CRX. Côte moteurs, le 1.5 litres innove avec une culasse à 3 soupapes par cylindres et le système d'injection PGM-FI. La quatrième génération de Civic, toujours



1^{re} génération



2^{me} génération



3^{me} génération

plus de 10 millions d'exemplaires. La nouvelle Civic est plus large, encore plus aérodynamique et elle innove avec une part d'éléments en aluminium. Et côté moteurs, le plus efficient consomme moins de 5 litres de moyenne aux 100 km. La sixième génération prend déjà la relève en 1995. Sous le capot, de nouveaux moteurs essence 1.6 litres et pour la première fois une boîte automatique à variation continue CVT. Disponible en berlines 3 et 4 portes, mais aussi en coupe et en break Aerodeck, cette

Civic marque aussi l'esprit à travers sa version Type R de 182 ch, disponible uniquement au Japon. En 2001, l'odyssée de la Civic continue avec la 7^e génération, qui rompt avec les précédentes. Plus haute, plus spacieuse, elle est fabriquée à Swindon, en Grande-Bretagne. Plus familiale également, elle redéfinit ses propres codes sans abandonner son ADN sportif. La version Type R, disponible pour la première fois en Europe, délivre 200 ch. Une berline 4 portes hybride, la Civic

4^{me} génération



en avance sur son temps, arrive en 1987 mais semble débarquer des années 90 ! Jugez plutôt : design fluide très aérodynamique, nouvelles suspensions à « typage » sportif et moteurs à hauts régimes VTEC à 16 soupapes délivrant jusqu'à 160 chevaux.

Le sport en héritage

Et de cinq ! En 1991, une nouvelle génération apparaît. En 19 ans de production, les ventes cumulées de la Civic atteignent

5^{ème} génération

IMA (Integrated Motor Assist) une des premières du genre, est proposée en France en 2006. Décidément, les années 2000 révolutionnent la Civic ! En 2006, la 8^e génération change une nouvelle fois de cap en termes de style. Dans le paysage automobile, elle se démarque par sa carrosserie futuriste et son habitacle dans la même veine. Elle n'est pas en reste au chapitre technologique. Un nouveau 2.2 i-CTDi, le premier moteur diesel conçu par Honda, reçoit le

prix de moteur de l'année 2005. En Europe, la 9^e génération est fabriquée encore une fois en Angleterre. Elle est lancée début 2012. Toujours en quête d'innovation et d'efficacité, cette nouvelle Civic est plus légère et dispose de moteurs plus économes en carburant. Elle améliore aussi son aérodynamique, avec un coefficient de pénétration dans l'air de seulement 0,27. Assemblée dans le monde entier, du Japon à l'Angleterre, des Etats-Unis à la Chine, en passant par l'Inde, le Brésil ou la Malaisie entre autres pays, la Civic est

l'archétype de la voiture globale. La 10^e génération, née en 2015, progresse sur tous les plans : style, matériaux, assemblage, châssis, moteurs. En un mot, une super Civic !

Une Civic toujours moderne

La 11^e génération est lancée en Europe début 2022, soit cinquante ans après la toute première Civic. Un demi-siècle d'évolutions, d'innovations et de passages qui ont fait de la Civic une des automobiles les plus appréciées à travers le monde. Fruit du travail d'excellence des équipes Honda, le modèle actuel, propose en berline 5 portes, est restylée au printemps 2024 pour être à la pointe de la modernité.

6^{ème} génération7^{ème} génération10^{ème} génération11^{ème} génération12^{ème} génération

Le nouveau design de la carrosserie, dynamique et épuré, est marqué par une nouvelle face avant dotée d'une calandre alvéolée, d'un pare-brise élargi, d'un capot plus profilé et de surfaces fluides. Son style original s'inspire du monde des coupes, quoi de plus légitime pour une Civic ? Et justement en prenant place à bord, aucun doute, la Civic e-HEV 2025 distille un parfum de dynamisme. La position de conduite près du sol et l'habitacle épuré apparaît pourtant chic et confortable.

Écran conducteur entièrement numérique, système audio signé Bose, et pour la sécurité, des capteurs avant et arrière, une caméra avant grand angle, un système d'assistance dans les embouteillages ou des phares adaptatifs à larges faisceaux. Concilier l'inconciliable, c'est aussi proposer un châssis sportif

et race marie à une mécanique à fort rendement énergétique sans compromettre les performances. Car la dernière Civic est une hybride auto-rechargeable ! Laissons parler les chiffres :

184 ch, 315 Nm, un 0 à 100 km/h abattu en 7,8 secondes, et pourtant seulement 4,7 litres aux 100 km de consommation moyenne combinée et 108 grammes de Co² rejetés par kilomètre et jusqu'à 840 kilomètres d'autonomie. Pour parvenir à de telles performances, les ingénieurs Honda l'ont doté d'un des meilleurs systèmes hybrides au monde. Un moteur essence 2,0 litres i-MMD (Intelligent Multi Mode Drive) accouplé à un moteur électrique. Aucune recharge nécessaire, la Civic e-HEV récupère l'énergie lors des freinages ou utilise son moteur thermique pour générer de l'électricité. En mode électrique, en

mode hybride ou en mode thermique, elle alterne automatiquement selon le parcours emprunté ou le type de conduite adoptée. La Civic e-HEV 2025, comme toutes les générations qui l'ont précédée, est encore et toujours en phase avec son époque. Honda n'oublie toutefois pas ses racines puisqu'une dernière version de la turbulente Type R, destinée à l'Europe, a été lancée en Europe. Baptisée Ultimate Edition, elle reste limitée à 40 exemplaires, de quoi en faire un vrai collector ! Les amateurs apprécieront sa livrée Blanc Championsip, mais surtout ses performances qui avaient permis à la compacte de reprendre, en 2023, le record du temps au tour sur le fameux Nürburgring dans la catégorie des trac-tions avec un chrono canon de 7 minutes, 44 secondes et 882 millièmes. ■

LE MANS EN HONDA CIVIC



En 1995, Honda remportait les mythiques 24 Heures du Mans en catégorie GT2 avec une NSX GT menée par une équipe japonaise, Team Kunimitsu. Trente ans plus tard, nous rendons hommage à cette victoire au volant de la Civic e:HEV 2025, avec laquelle nous allons faire plus ample connaissance. Des Alpes Mancelles jusqu'aux Hunaudières, récit d'un véritable pèlerinage...

PAR D. LAMBOLEY, PHOTOS T. LAMBERT



L'ambiance à bord se veut sportive et moderne



C'est en toute fluidité et en silence que nous parcourons les premiers kilomètres de notre périple au volant de la Honda Civic e:HEV. Destination la région typique des Alpes Mancelles, puis Le Mans, afin de rouler quelques kilomètres sur une partie du tracé qui a vu la première victoire de Honda aux 24 Heures du Mans il y a trente ans. La Civic, vous connaissez forcément son nom... tout comme vos parents. C'est vrai, elle traverse les décennies et rapproche

les générations, mais savez-vous qu'il s'agit aujourd'hui de la 11e du nom ? Quelle est plus élégante et plus racée que jamais ? Et que son système de propulsion hybride e:HEV délivre 184 chevaux pour seulement 4,7 litres aux 100 km de consommation moyenne combinée ? Si vous n'êtes pas encore séduit par la Civic e:HEV, embarquez avec nous pour mieux la connaître... S'extirper de la capitale, affronter les ralentissements, rouler au pas en mode « zen » dans les bouchons, un jeu d'enfant grâce

à la transmission automatique sans boîte de vitesse. Une impulsion sur la touche D, un léger appui sur l'accélérateur, une seconde pédale pour ralentir ou s'arrêter, et c'est tout ! Enfin non, il y a bien d'autres surprises, car cette 11e génération de Civic, fraîchement optimisée pour l'été 2025, ne manque pas d'innover. Par exemple, le système Honda Sensing permet d'accéder à toutes les fonctionnalités liées à la sécurité active, comme le régulateur de vitesse adaptatif, le système de maintien



Avec son excellent châssis, la Civic accepte les rythmes élevés



dans la voie de circulation ou l'impressionnant assistant à la conduite dans les embouteillages, un must pour les parcours en ville. Une caméra avant grand-angle épaulée par des capteurs sonar avant et arrière permet de surveiller le véhicule qui précède et active le freinage de manière autonome en cas de besoin, afin de garder une distance de sécurité idéale. Toujours prête à voyager, la Civic e:HEV offre un confort première classe et un habitacle spacieux, élégant et ergonomique. Zen en ville, zen sur l'autoroute. L'A6, l'A10 et l'A11 dévoilent leurs patronymes respectifs, l'Autoroute du Soleil, l'Aquitaine et l'Océane. Un programme alléchant, mais nous bifur-

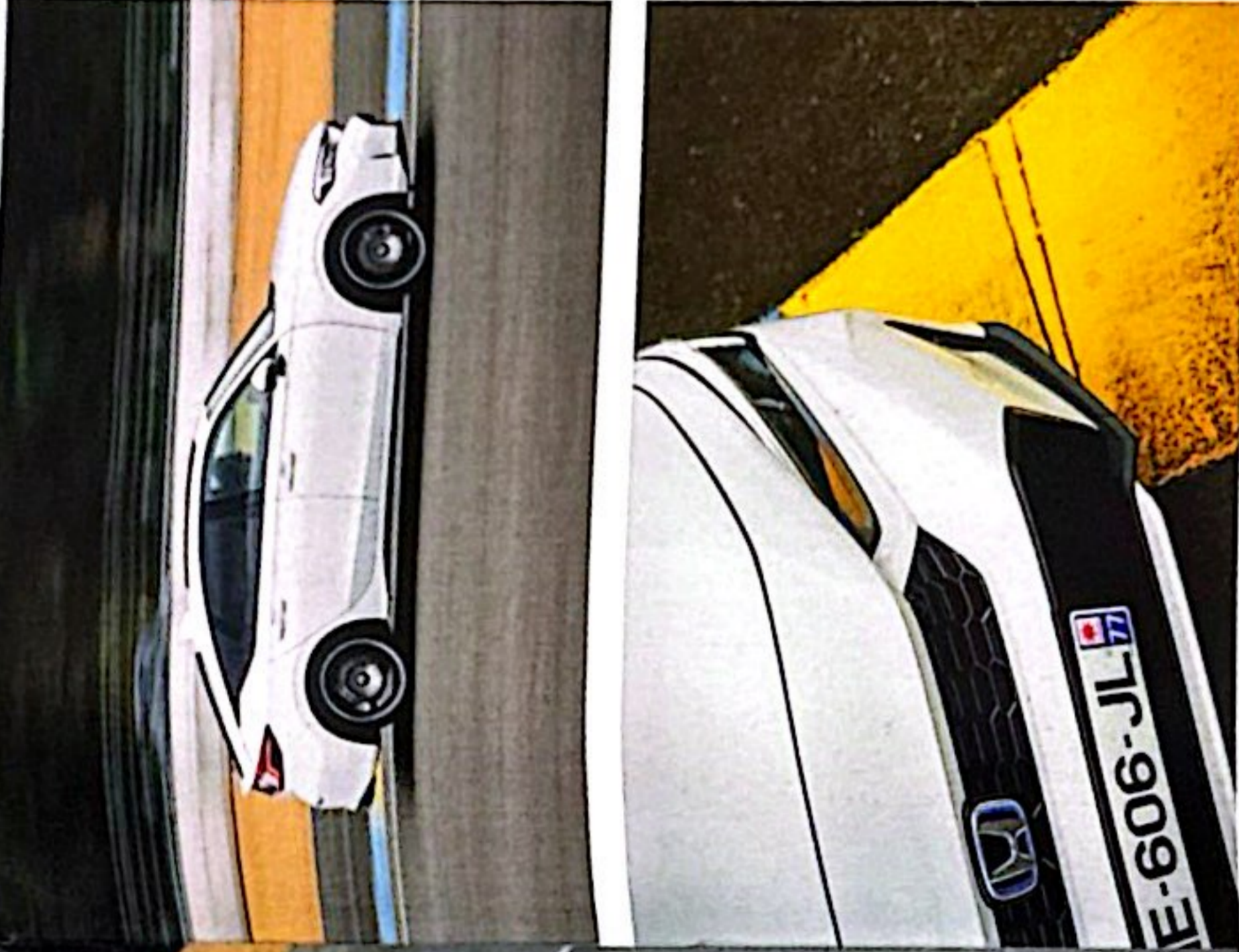
quons au niveau du Parc naturel régional du Perche en direction de la Mayenne. Les départementales sinueuses se succèdent et met en exergue les qualités dynamiques de notre Civic e:HEV. Bon sang ne saurait mentir, l'ADN sportif Honda est bien présent ! Justement, nous optons pour le mode Sport pour passer à l'action. Précise, facile, efficace, elle abat le 0 à 100 km/h en 7,8 secondes. Avec 184 chevaux tirés de son moteur électrique, elle permet des accélérations linéaires et une réactivité immédiate. Le système e:HEV génère sa propre électricité pour recharger les batteries via son moteur thermique essence de 2 litres qui sert de générateur. Pas besoin

de brancher, il suffit de faire le plein d'essence ! C'est justement l'heure de la pause, car nous venons d'atteindre le village de Saint-Cénéri-le-Gérei, aux confins de la Sarthe, de la Mayenne et de l'Orne. Ce petit village majestueux quasi millénaire, qui trône sur un piton rocheux, est fier comme sa centaine d'habitants. Il est d'ailleurs classé parmi les plus beaux villages de France. Sans un bruit ou presque, notre Civic e:HEV se faufille dans les ruelles et prend la pose entre les vieilles pierres. On la peindrait presque ! Justement, après le déjeuner, direction la Chapelle Saint Cénéri, perdue au milieu d'une immense clairière, et qui a inspiré les artistes peintres comme Bernard Buffet. Restons humbles, pour notre part ce sera quelques photos - avec notre Civic e:HEV, bien sûr - avant de reprendre la route pour Le Mans via Saint Léonard des Bois, haut lieu du tourisme vert. En moins d'une heure, nous arrivons aux portes du Mans. La course centenaire des 24 Heures, sur ce circuit non permanent de 13,6 kilomètres, se déroule en partie sur des portions ouvertes à la circulation. Nous voici sur la départementale 323, au rond point du Tertre Rouge où commence la ligne droite des Hunaudières. Emotion... Notre Civic e:HEV prend la pose dans le premier ralentisseur,

puis file au Virage de Mulsanne et passe le Virage d'Indianapolis, sur les traces de celle qui a fait entrer Honda dans la légende des 24 Heures du Mans. C'était il y a trente ans, bel anniversaire. Il est temps de revenir en 1995, l'année de la première victoire de Honda lors des 24 Heures du Mans en catégorie GT2. Comme l'année précédente, Trois Honda NSX GT sont engagées, deux en catégorie GT1 par l'usine et la troisième en catégorie GT2 par l'équipe japonaise Team Kunimitsu. Toutes basées sur une coque et une mécanique de NSX-R (une version de série allégée réservée au marché japonais), elles sont préparées par TC Prototypes en Angleterre. Châssis renforcé, trains roulants spécifiques et

moteur préparé... Le V6 3 litres de la GT1 est dotée d'un système de suralimentation par turbocompresseur faisant grimper la puissance à 600 chevaux. Les deux GT2, également préparées, gardent leur V6 atmosphérique et développent environ 400 chevaux. Toutes trois sont dotées d'une boîte séquentielle de compétition Hewland. Voilà pour les forces en présence. Le 17 juin 1995, les deux NSX GT1 d'usine (numéro 46 et 47) et la NSX GT2 Team Kunimitsu (numéro 84) s'élancent sur le circuit du Mans. Sous une météo mitigée et des épisodes pluvieux, la NSX numéro 84 menée par le trio de pilotes japonais Kunimitsu Takahashi, Keiichi Tsuchiya et Akira Iida creuse l'écart avec les deux

autres voitures engagées par Honda. La numéro 47 abandonne, boîte cassée. La numéro 46, trop distancée, ne sera pas classée, faute d'avoir parcouru au moins 70% de la distance réalisée par le gagnant de l'épreuve. La NSX GT2 Team Kunimitsu ne rencontre que des problèmes mineurs mais doit se battre à couteaux tirés avec la Callaway Corvette GT2 numéro 73. Le 18 juin, après 275 tours de circuit, la NSX GT2 numéro 84 termine 8e au classement général et remporte la catégorie GT2. Première victoire de catégorie pour Honda aux 24 heures du Mans. La Civic e:HEV 2025, comme toutes les Honda qui l'ont précédées depuis trois décennies, garde cette victoire dans son ADN... I



HONDA PRÉSENTE SON SUV D'AVENIR BAPTISÉ SÉRIE 0

PAR B. DEFAV, PHOTOS L. SCHYAN

Après un premier concept remarqué en 2024, Honda présente la version presque définitive de son SUV Série 0. Un véhicule racé qui marque un tournant stylistique et technologique pour le constructeur japonais et que nous avons approché.

Un design marqué, une identité forte évoilée au CES de Las Vegas à côté d'une berline au style très marqué, le SUV Série 0 joue une partition plus consensuelle, mais tout aussi soignée. Plus qu'un simple nouveau modèle, il annonce

un changement de cap chez Honda, désireux de repartir de zéro avec cette nouvelle gamme. L'avenir de celle-ci se veut définitif par trois termes : « *Thin, Light & Wise* » que l'on peut traduire par « *Fin, léger et sage* ». Un mantra qui caractérise ce futur SUV.

Si ses dimensions exactes ne sont pas encore précisées, son gabarit semble plus compact que celui de la berline, autour de 4,70 m. Il affiche une face avant dynamique, soulignée par un bandeau lumineux élégant, des protections de carrosserie affirmées et un capot allongé qui renforce son allure statuaire. À l'arrière, les designers se sont permis une touche de fantaisie : custode fermée, lunette réduite à une fine bande vitrée et signature lumineuse affirmée. Il devrait néanmoins être un peu plus haut dans sa version définitive à cause des suspensions rehaussées.



Les caméras rétroviseurs insuffisent un côté futuriste



L'avant sera très proche sur la version de série

Un habitacle tourné vers l'innovation L'intérieur le SUV Série 0 confirme l'ambition de Honda de se positionner parmi les leaders technologiques de la mobilité électrique. L'ambiance est résolument moderne, avec une planche de bord épurée et baignée de lumière grâce à un toit intégralement vitré. Le combine numérique, l'écran central, un affichage dédié au passager et deux écrans latéraux pour les rétroviseurs camera créent un environnement digital immersif. La console centrale, rétroéclairée, complète un agencement intelligent, à la fois futuriste et ergonomique. Mais le plus impressionnant reste le sentiment d'espace, exacerbé par les vastes surfaces vitrées, dont un pare-brise qui monte jusque derrière la tête des passagers du 1^{er} rang.

Technologie embarquée : cap sur l'autonomie

Côté technique, Honda reste discret, mais l'essentiel est là : une nouvelle plateforme 100 % électrique et l'an-

nonce d'un niveau 3 de conduite autonome dès le lancement. Ce système, reposant sur l'Asimo OS développé en interne, permettra une conduite sans supervision dans certaines situations comme les embouteillages, et gagnera en capacités via des mises à jour à distance. Honda prévoit également une collaboration technologique avec Renesas, un spécialiste japonais des semi-conducteurs, pour développer des solutions toujours plus avancées d'ici la fin de la décennie.

Une commercialisation des 2026

Les premiers modèles de la Série 0 arriveront sur les routes des 2026. Le SUV ouvrira le bal aux États-Unis au premier semestre, avant de s'étendre à l'Europe et au Japon. La berline suivra rapidement, confirmant que Honda ne compte pas rester spectateur dans la course à l'électrique, mais bien jouer un rôle de premier plan avec une vision claire, audacieuse et innovante. |

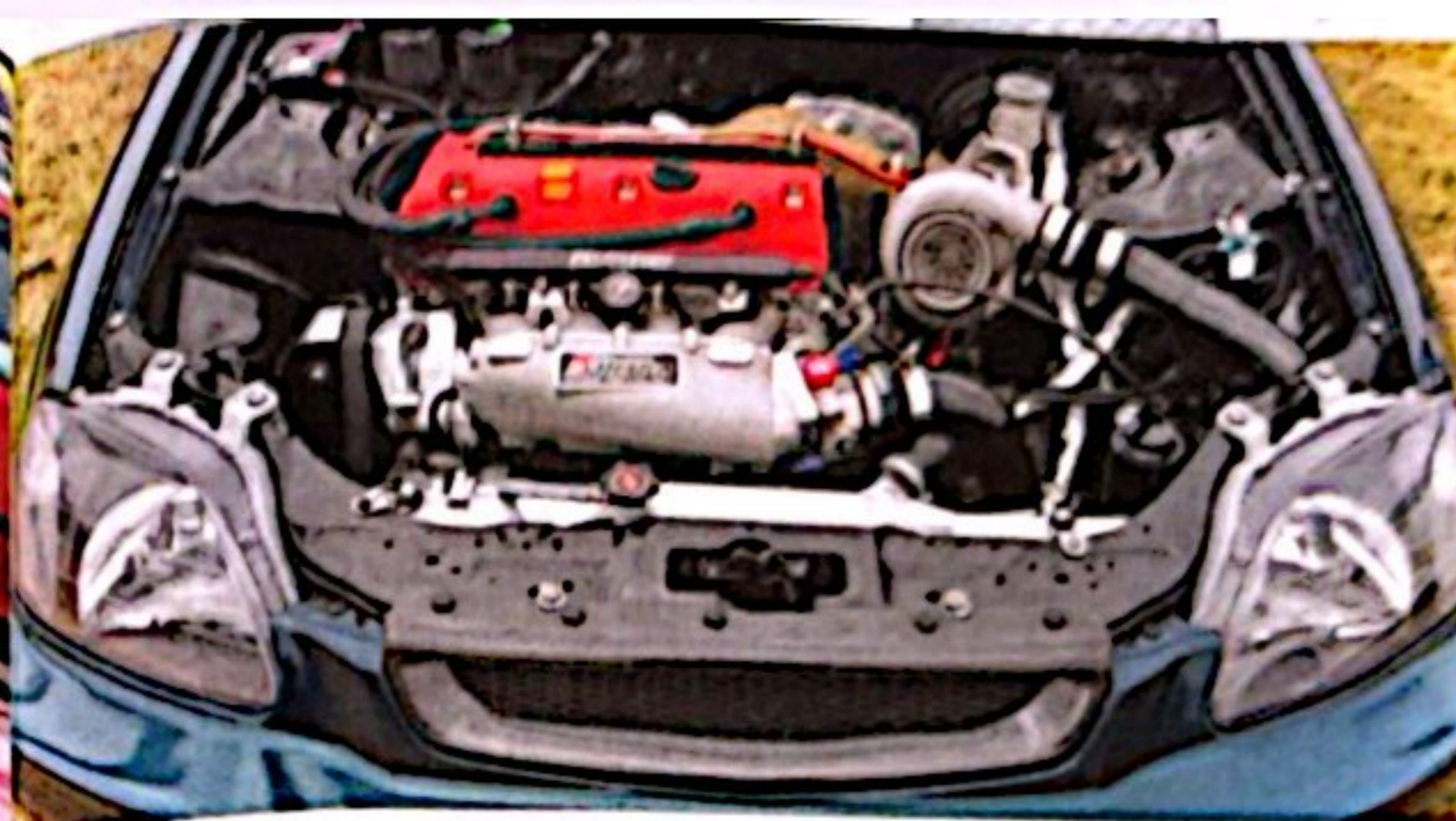


PASSIONS

HONDA EURO MEET 2025 À CLASTRES

Rassemblant près de 4000 personnes et 2000 voitures lors du week-end, le HEM est devenu en quinze ans d'existence un des plus importants rassemblements Honda du monde, attirant des passionnés de tous pays, y compris outre-Atlantique ! Récit d'une journée hors-normes...

PAR D. LAMBOLEY



Moteurs préparés, carrosseries uniques, peintures personnalisées... au HEM, chaque Honda revendique sa personnalité !



Plus de 2000 voitures venues de toute l'Europe, voire du Canada, ont fait le déplacement. Le HEM, c'est le rassemblement Honda incontournable !



La Civic, toutes générations confondues, c'est la monture idéale pour un «trackday» mémorable ici, à Clastres.

Les Civic mettent en exergue leurs qualités dynamiques !



Le Honda Euro Meet, ou HEM, c'est une communauté, voire même une famille, comme le confie Adrien Tignon, le créateur et co-organisateur de l'événement estival, qui s'est déroulé du 23 au 25 août dernier à Clastres en région Hauts-de-France : « L'idée, c'est de venir entre amis, entre copains, en famille, avec sa voiture, installer son camp de base, son barbecue, manger et dormir sur place et profiter ! Sur trois jours, dès le vendredi, hormis les expositions, les stands et les food-trucks à disposition, il y a aussi le

concert du samedi soir et bien sûr trois jours de roulage ici, sur le circuit de Clastres. Pour beaucoup, c'est un rendez-vous pour échanger, partager, mais aussi se rencontrer ou se retrouver, c'est l'événement annuel incontournable de tout passionné de la marque Honda ! » Sur le tarmac de l'ancien aérodrome exploité par l'OTAN, transformé en pôle mécanique en 2001, des modèles Honda littéralement à perte de vue... De fil en aiguille, l'événement né autour d'une poignée de copains a pris une ampleur considérable. Un véritable show à

l'américaine, où toutes les nationalités se cotoient : français, suisses, belges, allemands, britanniques, hollandais, danois ou même canadiens ! Dès les premières heures de la matinée, entre effluves de café et pétarades d'échappement, les propriétaires s'activent pour lustrer les carrosseries, faire briller les jantes et fixer les appendices aérodynamiques récalcitrants. Il y en a vraiment pour tous les goûts. Toutes les envies et tous les budgets sont représentés, bien rangés en épis ou tout simplement posés pour mieux

se faire remarquer. Chaque mètre parcouru permet de prendre l'ampleur de la diversité des Honda présentes, mais rares -et remarquables- sont les modèles strictement d'origine, comme cette poignée de Honda Beat, petit engin à moteur central arrière réservé au marché japonais, ou cette S 800 immaculée qui semble tout droit sortie des années 60. On note également plusieurs NSX première génération, dont la GT2 Team Kunimitsu qui a remporté les 24 Heures du Mans 1995 en catégorie GT2. Trente ans et pas une ride ! Parmi

les clubs présents, l'un d'eux est dédié à la Civic Type R préparée. Ici, comme à la parade, les capots sont levés, permettant d'admirer des mécaniques largement optimisées à force de compresseurs ou de turbos, où chaque élément ajouté pousse la personnalisation dans ses retranchements. Il n'est pas rare de croiser ici des modèles capot ouvert, car la mécanique et ses performances sont incontournables de l'Esprit Honda Euro Meet. La majorité de ces préparations, allant du simple ajout d'une boîte à air plus performante à la reconstruction

intégrale d'un moteur permettant de doubler sa puissance, se trouvent sous le capot des Civic. Les plus récentes sont souvent les plus méchantes ! Les Civic des années 90, elles, préfèrent pour la plupart soigner leur aspect, avec des couleurs personnalisées, des jantes rares à fleur des passages de roues et une carrosserie rabaisée en mode « stance ». Chacun y va de son accessoire personnalisé, là une sortie d'échappement gravée, ici une série de stickers, ou bien un habitacle intégralement habillé de cuir... violet et blanc perle façon manga. Restons

HONDA

ZR-V eHEV HYBRID

changez d'avis sur l'hybride



CONÇU
POUR
DURER

JUSQU'A
10
ANS
- GARANTIE
MOTEUR OBTENT

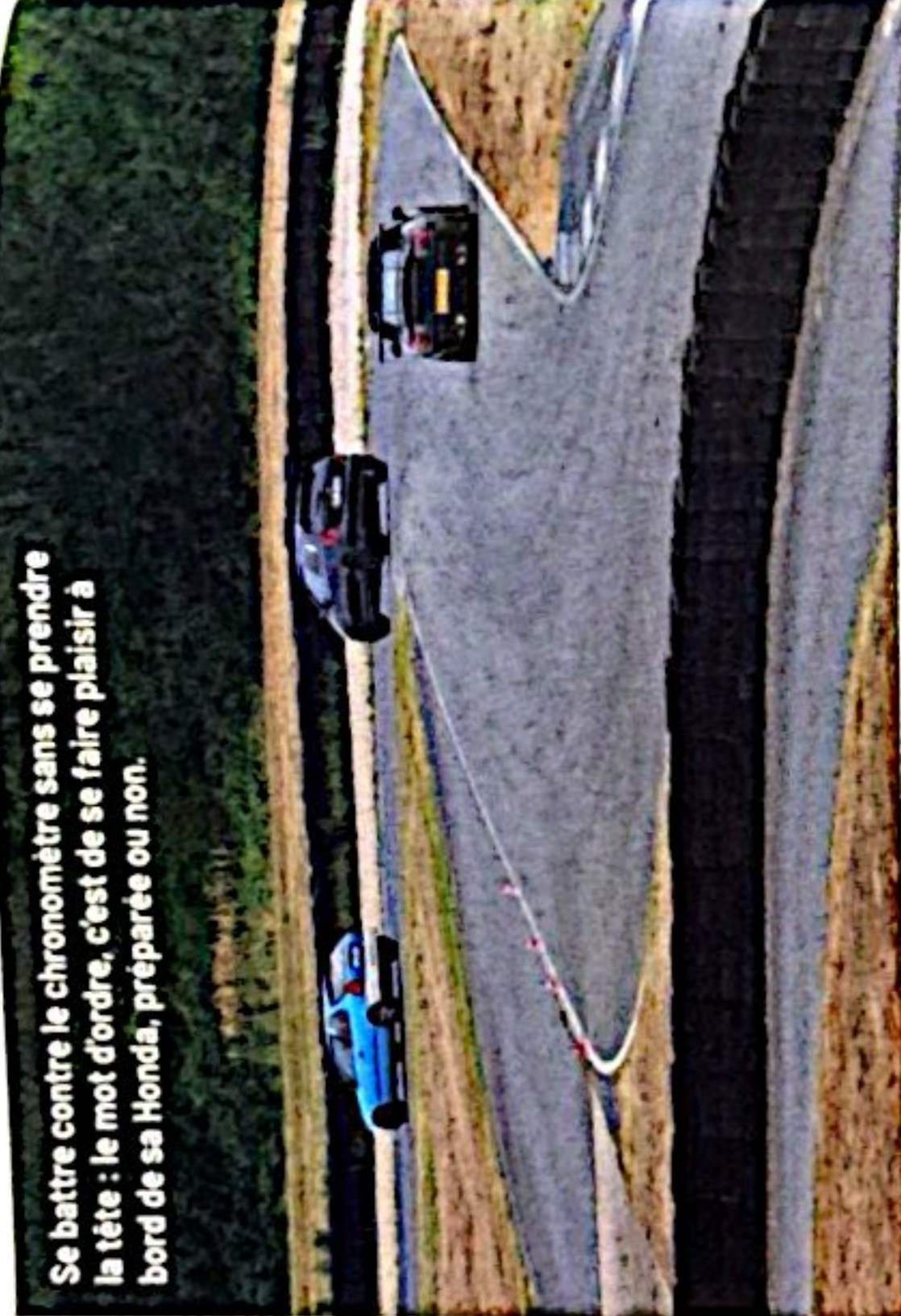
Réservez votre essai sur auto.honda.fr

Honda e:TECHNOLOGY

Consommations mixtes WLTP min-max et émissions de CO₂ mixtes WLTP min-max : 5,7 - 5,8 l/100 km et 130 - 132 g/km. *Sous réserve du suivi régulier de l'entretien Honda selon les préconisations constructeur et les indications de l'ordinateur et les indications de l'ordinateur de bord. Offre soumise à d'autres conditions disponibles sur auto.honda.fr. Garanties des batteries: hybrides 5 ans, standards 3 ans. Honda Motor Europe Limited (France) Parc d'activités de Parrest, Allée du 1^{er} Mai - Croissy Beaubourg - BP 46 - 77312 MARNE-LA-VALLÉE Cedex 02 (FRANCE) - Enregistré au RCS sous le SIRET : 509 243 564 00028



Parmi les stars de l'événement, cette brochette de NSX première génération prenait la pose.



Se battre contre le chronomètre sans se prendre la tête : le mot d'ordre, c'est de se faire plaisir à bord de sa Honda, préparée ou non.



une série de Honda plus anciennes certes, mais très affûtées ! Retour aux stands pour déambuler à nouveau parmi les CRX, S 660 et Civic... Ici, le cric, les chandeliers et les outils sont obligatoires pour changer les roues, remplacer les plaquettes et plus si affinités ! Retour au « village » pour terminer cette folle journée au stand Honda France, présent avec une partie de la gamme actuelle, dont le HR-V et la Civic Type R Ultimate Edition. Allez, en attendant la prochaine édition, place au concert, la nuit ne fait que commencer !



Des Honda de toutes époques sont ici réunies. Coupé S 800 de la fin des années 60, Life pick-up du début des années 70, Civic des années 80 et 90...



Honda France et le Club Honda Classic France étaient présents au HEM, permettant d'admirer quelques pépites ainsi que la gamme actuelle.

ouverts, au HEM, les goûts et les couleurs ne se discutent pas, car chaque modèle Honda devient un médium pour s'exprimer librement. Justement, il est temps d'aller prendre la température sur la partie circuit, ou les passionnés de performances et de talon-pointe se retrouvent chaque année. On se fraye un passage entre les S 2000, les Civic Type R et autres Integra pour retrouver Vivien, pilote-instructeur, qui réalise quelques baptêmes de piste à bord de la Civic 1^{re} génération Type R de Honda France. La bombe bleue se mesure avec fair-play à



 **HONDA**

HR-V
e:HEV HYBRID

L'hybride n'a jamais
été aussi simple



Honda e:TECHNOLOGY

Modèle présenté : Honda HR-V 1.5 i-MMD Hybrid Advance Style en coloris Gris Urbain - Consommation et émissions du modèle en cycle mixte WLTP : 4,1 à 7,1 l/100 km et 94 à 162 g de CO₂/km. Chiffres issus de tests réalisés par un laboratoire agréé par l'UE ; ils sont fournis à titre de comparaison et peuvent ne pas refléter l'expérience de conduite en conditions réelles.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer