

Essai - Honda Civic 1.5 Sport : Magic Civic

C'est du haut de ses 45 années d'existence que Honda nous présente la dixième mouture de sa Civic. L'objectif avoué : plaire au plus grand nombre sur tous les continents.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'498 cm³
- 182 ch à 6'000 t/min
- 240 Nm de 1'900 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 220 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.3 sec.
- Poids : 1'307 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'518 x 1'799 x 1'434
- Conso. mesurée : 8.5 l/100 km
- Emissions CO₂ : 133 g/km (E)
- dès CHF 31'300.-, mod.essayé: CHF 33'950.-

Texte: Xavier Bais / Photos: Marc-Philip Jennings

Ce n'est pas un exercice facile, mais Honda n'est pas sur les marchés pour suivre la tendance. Ainsi, on pourra acheter cette nouvelle Civic sous cette forme dans

septante pays. C'est assez rare pour le signaler. Notons tout de même que cette forme se décline avec hayon, en 4 portes ou en coupé incluant la diabolique Type R dont nous vous proposerons un essai complet prochainement.

Aujourd'hui nous avons en test la version Sport, moins délurée que la Type R mais néanmoins forte de 182 ch. Il me tient à cœur de voir comment a évolué cette Civic par rapport à l'ancienne qui m'avait laissé un bon sentiment général.



A l'extérieur

Même s'il faut un œil averti pour le voir lorsqu'elle est stationnée seule et sans repère, le gros changement de cette Civic est sa longueur. Avec 4,52 mètres de long, soit 15 cm de plus que l'ancienne version, elle est tout simplement la plus longue du segment.

Mais les designers ont habilement « dissimulé » cet allongement en créant une ligne de toit plus plongeante et un porte à faux arrière plus long. Globalement, la ligne est moins torturée, faisant moins « Goldorak », et revient à plus de courbes musclées grâce à des ailes élargies et une hauteur abaissée. Les imposantes prises d'air nous rappellent qu'il y a beaucoup à refroidir sur cette version Sport, même si, hélas, certaines ouvertures sur les côtés sont factices.

De l'arrière, cette déclinaison nous expose une double sortie d'échappement centrale du plus bel effet, mais pour moi, c'est de l'avant qu'elle est la plus réussie. Ces changements de look plairont sans nul doute aux jeunes et les moins jeunes pourraient à présent aussi être tentés.



A l'intérieur

Il y a des voitures grandes à l'extérieur mais qui offrent un espace intérieur confiné. Avec cette Civic Sport, il n'en est rien. Vous avez le beurre et l'argent du beurre... A l'arrière, vous voyagez en première classe, jambes et têtes sont à l'aise. Le coffre, fort de ses 478 litres, accepte facilement les valises des quatre passagers. Toutefois, à certains, il manquera peut-être la crème... En effet, cette version a un peu perdu en modularité. La banquette arrière est maintenant plus basique, adieu l'astucieux système de « coulissage » et de fond plat. Mais était-ce vraiment nécessaire ? Et je ne parle pas de la crème...

L'intérieur a évolué. Moins futuriste, il revient sous une forme plus traditionnelle, tout en étant très fonctionnel. L'ergonomie est bien pensée, que ce soit pour le conducteur ou pour les passagers. La finition n'est pas exemplaire mais ne tombe pas non plus dans le bas de gamme. J'aurais pour ma part apprécié une meilleure qualité d'assemblage.

Un écran tactile placé au centre de la planche de bord, au-dessus des commandes de la climatisation, regroupe tout le système d'infos et divertissements. Facile et rapide d'utilisation, certains le préféreraient placé plus haut.

Le volant trois branches tombe bien en main et est agréable. Cela peut paraître étrange, mais certains constructeurs, y compris de voitures haut de gamme et sportives, semblent avoir oublié que la première chose que l'on prend en main dans l'habitacle, c'est le volant. Généralement, on retrouve un pommeau de vitesse en adéquation. Ici, en plus d'être petit, il est le lien avec une boîte de vitesse rapide et précise. On fait vite « corps » avec cette Civic Sport.

Pour finir, elle possède de nombreuses aides à la conduite et de sécurité active (correcteur de trajectoire, régulateur de vitesse adaptatif, reconnaissance des panneaux de signalisation...). De quoi partir et rouler tranquille.



Sous le capot

On trouve sous ce capot, comme toujours avec les ingénieurs Honda, de la haute technologie. Mais adieu le VTEC atmosphérique de 1.8 litres et bonjour au « petit » 1.5 VTEC turbocompressé. Nous avons donc maintenant une plus petite cylindrée, boostée par un turbocompresseur à mono-rotor avec une turbine ayant peu d'inertie. Elle est couplée à une soupape de décharge électronique qui gère avec précision la pression de suralimentation. Au final, ce bouilleur délivre 182 ch et 240 Nm.

Avec 220 km/h en pointe, testé au compteur, et un 0 à 100 km/h en 8,3 secondes réalisé avec brio et facilité, nous avons là une voiture sportive qui sait rester confortable. Hélas, pour ce qui est de la consommation, je ne puis descendre sous la barre des 8,5 l/100km sur la majeure partie de mes trajets. Mais comme toujours lors d'essais, je ne me restreins pas et mon pied droit est rarement léger. Toutefois, je m'amuse aussi à conduire écologiquement sur 60 kilomètres en appuyant sur la touche « eco » et en respectant les indicateurs blancs ou verts en fond de compteur et le voyant qui indique quand changer de rapport. Bilan : 5,9 l/100km. A vous de choisir votre mode de conduite. Moi c'est fait !



Au volant

La position de conduite est basse pour ce type de voiture, elle offre la part belle au conducteur, lui donnant une posture typée sport. Les mains tombent bien sur

le volant, je me sens à l'aise même à l'arrêt. Contact par poussoir, je découvre un son de moteur rauque, grave et sympathique pour un petit 1.5 litres.

Première impression : la voiture semble légère. Elle l'est, par rapport à l'ancienne mais perd seulement 16 kg ! Ce n'est pas énorme, pourtant elle semble vraiment différente. Son châssis a été revu de fond en comble et offre désormais une précision de conduite qui me rappelle celle d'une Peugeot 308. Une sacrée référence à l'heure actuelle.

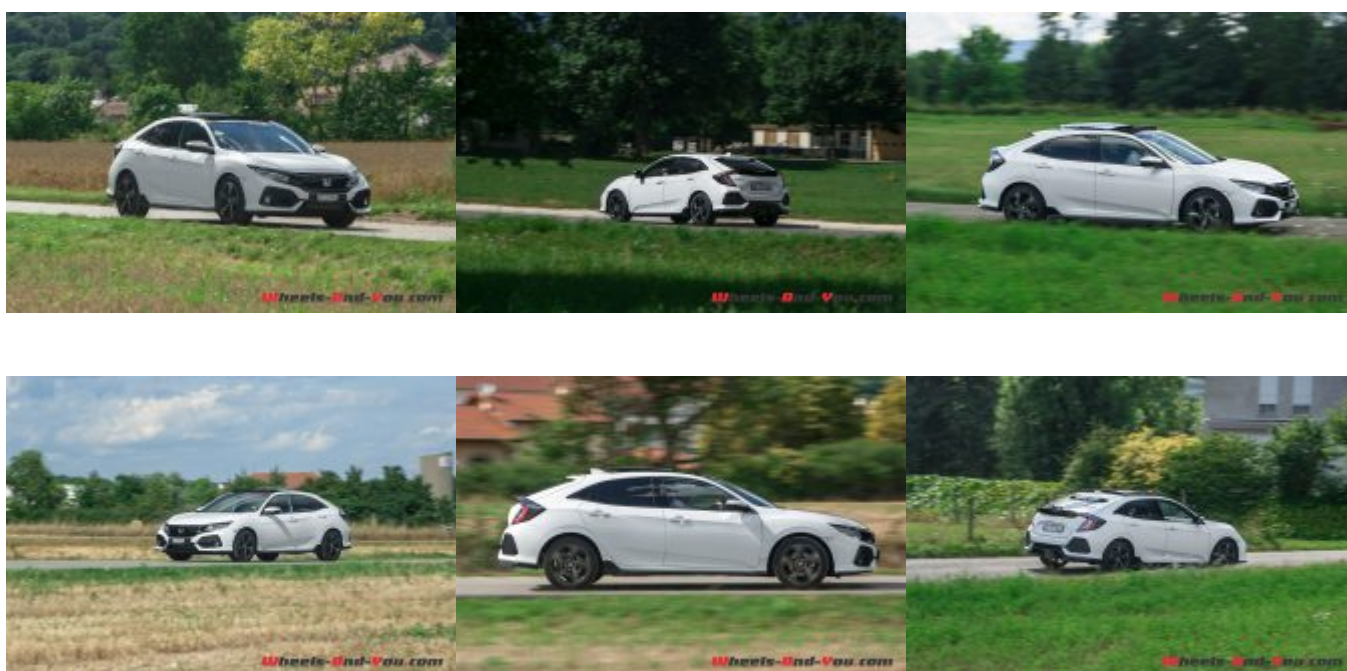
Très agréable et dotée d'une direction communicative, elle distille un plaisir de conduite qui devient de plus en plus rare. Son dynamisme est révélateur du travail effectué par les ingénieurs. Même en freinages appuyés, l'arrière ne se dérobo pas. La voiture reste stable et la caisse ne prend aucun roulis, bien maintenue par l'amortissement piloté réglé en mode dynamique, mode que je garde tout le temps de l'essai, tant l'autre option rend la voiture molle. "Molle" est peut-être exagéré, mais du moins trop souple pour mon style de conduite.

Le train avant est rivé à l'asphalte, merci entres autres aux Michelin qui aident bien. Les freins ont une bonne réserve de marche et tiennent sans faillir, le toucher de la pédale est ferme, parfait pour moi. Il est juste agaçant d'avoir les warnings qui s'allument au moindre freinage appuyé. Pour une sportive, on aurait pu retarder son action. Sinon, je n'arrive pas à lui trouver un réel défaut, vraiment j'adore. Ah si, 100 ch de plus peut-être...RRRRRRR !

Ceci étant, les 182 ch dont nous disposons sont bien là pour faire vibrer cette Civic. Relativement sonore, ce moteur délivre donc 240 Nm à 1'900 t/min. On ne peut pas dire que ce soit famineux mais, de vécu, on a l'impression d'avoir bien plus de couple à disposition qu'en réalité. De plus, bien rond, ce moteur n'offre pas de coup de pied aux fesses et reste linéaire comme un simple moteur atmo.

Je constate toutefois que cette mécanique, et malgré son turbo de petite taille, est un peu feignante sous les 3'000 t/min et demande souvent à être cravachée. Cela est rendu possible grâce à la boîte six rapports bien étagée. Première jusqu'à 54 km/h, un coup de deux jusqu'aux 6'500 t/min du rupteur : 94 km/h et on passe déjà la trois en étant « classifié » comme criminel (146 km/h) sur route Suisse. C'est en Allemagne que je pousse la 4 à fond : 181 km/h. Seuls les derniers kilomètres pour atteindre la vitesse maximum de 220 km/h réel, soit 231 km/h compteur, sont plus longs à accrocher. Quel souffle tout de même !

Toutefois, je me demande ce qui a été gagné par rapport à l'ancienne version. En fait, pas grand-chose, si ce n'est un peu de confort au quotidien où l'on n'est plus obligé de monter dans les tours pour avoir un peu de couple, et l'on a désormais de bonnes reprises à bas régimes. Et puis, pour survivre aux futures normes, il fallait évoluer sur toute la gamme et seuls le downsizing et le turbo le permettent. Doit-on regretter le VTEC ? Oui et non. Le confort de roulage est plus agréable avec ce nouveau moteur. Il n'est d'ailleurs pas en reste pour les sensations, devient magique passé les 3'500 t/min et grimpe vite au rupteur (6'500 t/min) dans une sonorité qui ne laisse en rien présager qu'il s'agit simplement d'un 1.5l de cylindrée et surtout pas d'un turbocompressé.



Verdict

Ce dixième opus séduira encore les passionnés de la marque et attirera probablement une nouvelle clientèle jeune et désormais moins jeunes. Certes, elle perd un peu en modularité, mais elle garde une belle habitabilité et offre surtout un confort de roulement qui séduit d'emblée. L'ensemble moteur/boîte est homogène, la solidité n'est plus à prouver et l'ensemble technologique embarqué est à la pointe.

Avec ce moteur et ce châssis, nous sommes en présence d'une bonne sportive, précise, confortable pour quatre personnes et surtout plaisante. Peut-être est-ce

le bon compromis entre l'extrême Type R et la version diesel. Il y a de « l'Ayrton » dans cette Civic, je pense sincèrement que Senna l'aurait adorée.



Prix et options - Honda Civic 1.5 Sport Plus

Prix de base : CHF 33'200.-

Peinture « Blanc Orchid Pearl » : CHF 750.-

Prix TOTAL : CHF 33'950.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Honda Suisse pour le prêt de cette Honda Civic 1.5 Sport.





A lire aussi

Essai - Honda NSX : La supercar GT en avance sur son temps...

Essai - Honda HR-V 1.5 : Carton rouge à la CVT

Premier contact - Honda Civic Type R (FK8) : Lutte pour la meilleure traction

Essai - Honda Civic Type R : Une voiture de course sur route, pour tous !

Essai - Honda Jazz : Le mini-monospace par excellence !

Premier contact - Honda HR-V : Le nouveau SUV au petit air de coupé...

Premier contact - Honda Civic Type R : L'attente et la récompense !

Essai - Honda CR-V 2.2 i-DTEC : Valeur sûre !

Essai - Honda Civic Tourer 1.6 i-DTEC : Style, volume et sobriété !

Essai - Honda Civic 2.2 i-DTEC : Un sens civique plus aigu que jamais

Premier contact - Honda CR-V : La saga continue de plus belle !

Essai - Honda Jazz Hybrid : Bonne ou fausse note?

Essai - Honda CR-Z GT : La sportive "verte"

Sport Auto - Honda NSX GT3

Présentation - Honda Civic Type R prototype MY2017

Présentation - Honda Civic Hatchback MY2017

Evènement - Honda Sport Days au Castellet, 20 et 21 août 2016

Présentation - Honda Clarity Fuel Cell

Nouveauté - Honda Jazz

Nouveauté - Honda HR-V

Avant-première : Honda Civic Type R

Nouveauté - Honda NSX

Présentation - Honda Civic Type R - Les premiers détails

Nouveauté - Honda Civic Sport

Présentation - Honda Jazz Prototype

Présentation - Honda HR-V Prototype

Evénement - Honda Suisse invite les propriétaires de Civic Type R à Spa Francorchamps !

Avant-Première - Honda NSX

Présentation - Honda Civic Type R Concept

Présentation - Honda Civic Type R : Les prémices

Présentation - Honda Civic Tourer

Genève 2012 - Honda CR-V Prototype

Genève 2012 - Honda NSX Concept

Genève 2012 - Honda EV-STER

Présentation - Honda CR-V European Prototype

Nouveauté - Acura (Honda) NSX Concept

Spyshots - Honda Civic 2012

Genève 2011 - Honda Jazz Hybrid

