

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

40 ans et toujours d'attaque ! L'âge avançant a-t-il eu raison de la compacte de Honda ? Verdict après quelques jours au volant de la nouvelle Civic.



- 4 cylindres diesel, 2'199 cm³
- 150 CV à 4'000 t/min
- 350 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.6 sec.
- Poids : 1'438 kg
- Conso. mesurée : 7.2 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 115 g/km (A)
- dès CHF 28'200.-
modèle essayé : CHF 32'620.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Yves Zogheb

La Civic, née en 1972, fête ses quarante ans en ayant été produite à plus de seize millions d'exemplaires. Le nom de Civic a été inspiré par le sigle CVCC pour « Compound Vortex Controlled Combustion » lancé sur la première génération (1972-1979). Se succéderont ensuite huit générations de Civic, avec à chaque fois son lot d'innovations dont le célèbre système 16 soupapes VTEC (1987) pour ne citer que celle qui m'a le plus marqué. Toutes ces générations de Civic symbolisent bien l'état d'esprit de Soichiro Honda (fondateur de la marque) qui avait horreur de tout ce qui est ordinaire. Avec cette dernière, la 9ème génération, nous entrons clairement dans l'ère « EEE » Ecologie Economie d'Energie avec une esthétique moins typée. Terminée la capsule spatiale faite pour rouler sur terre que les « djeuns » affectionnent pour son look décalé. La voiture a été repensée et 90 % des pièces sont nouvelles nous offrant un design toujours particulier mais plus façon « grand coupé familial ». Toujours fabriquée en Grande-Bretagne, cette Civic européenne a été élaborée et développée au Japon, puis les ingénieurs européens l'ont légèrement retravaillée pour notre marché. Il aura ainsi fallu pas moins de quatre années pour arriver au modèle que nous allons vous présenter. Y a t-il une simple évolution ou peut-on parler de révolution ? La voici à l'essai en version diesel « i-DTEC »

A l'extérieur

J'arrive dans le parc presse et je la vois au loin qui m'attend dans sa livrée gris « Alabaster » métallisé. Elle me semble plus imposante que l'ancienne. En fait, plus cinq centimètres par rapport à la 8ème génération et seulement 1,5 cm après le restylage de 2009 (4,3m de long et 1,77m de large). Ce n'est pas les 5 mm de plus en largeur qui contribuent à cette impression mais le fait qu'elle soit moins haute de deux centimètres. Son profil, avec deux beaux renflements d'aile au dessus des passages de roues, la rend plus douce et plus sobre, esthétiquement parlant, que la version qu'elle remplace. Une voiture toujours avant-gardiste et encore inspirée par sa devancière mais qui a su « s'alléger » sans pour autant rentrer dans le rang. Adieu sorties d'échappement aux formes torturées. Maintenant on ne les voit plus. J'y vois là un premier signe extérieur de cette volonté d'aller vers le « propre », le « vert » qui symbolise l'écologie et notre futur. Plus profilée que jamais, elle affiche un Cx abaissé de presque 13% pour atteindre 0,27 sur ce modèle diesel.

La face avant est agressive à souhait avec son spoiler « moustache ». Le noir laqué, entourant la calandre, très tendance, renforce cette dernière lui donnant même un air classieux. L'arrière reste imposant voire trop massif malgré ou peut-être à cause d'un bandeau reliant les feux arrière proéminents. Ce dernier intègre le troisième feu stop tout en faisant office de becquet aérodynamique. Là encore on sent que les ingénieurs « aéro » ont eu leur mot à dire au détriment, à mon avis, du design. Les portières arrière dissimulent la poignée d'ouverture sur le montant de la vitre, renforçant ainsi l'aspect coupé de la voiture. Elles possèdent des joints collés directement sur le rebord de la portière assurant une étanchéité à l'eau et surtout à l'air d'une grande efficacité montrant le soin que les ingénieurs Honda apportent à chaque détail.

Trois finitions existent pour cette motorisation : la S, la Sport (présentée ici avec de belles jantes en 17 pouces) et l'Executive. Sur les versions essence il existe en plus une version Confort. Afin de personnaliser encore plus la voiture, plusieurs packs de lancement existent allant du Pack City Basic (protections pare chocs et portières) en passant par le pack Design (coque décorative pour les rétroviseurs, trappe essence sport, garniture d'entrée d'air, calandre sport et décor de haillon), pack Confort (protection des portes latérales, bavette, bac de coffre, garniture des seuils de portes) et jusqu'au pack Sport (seuils de portes illuminés, jupes avant, arrière et latérales look carbone, diffuseur d'air arrière et spoiler de toit). Il y a ainsi un large choix de finitions. Sur le toit, on retrouve une petite antenne « aileron de requin » toujours à la recherche de la fluidité donc et d'une meilleure pénétration dans l'air. Les rétroviseurs intègrent les répétiteurs de clignotant et comme pour le reste ont un design dicté par la soufflerie.

A l'intérieur

Moins déconcertante que la génération précédente qui se voulait trop futuriste, on s'imprègne rapidement l'ambiance particulière de l'intérieur de cette Civic. Ce n'est pas un total retour en arrière mais une évolution de ce que le client de cette catégorie de véhicules attendait. Les ajustages sont parfaits, la finition et la qualité des matériaux dans la moyenne haute du segment. C'est un intérieur fait pour durer. Le volant multifonctions à grosse jante gainée de cuir, très sportif, est très agréable au toucher et à manipuler. Il en va de même pour le levier de vitesses tout du moins dans cette finition. J'y ajoute un tableau de bord moussé et

doux au toucher ainsi que l'affichage digital de la vitesse style « tête haute » – intégré sous une large casquette du tableau de bord – qui facilite grandement la sécurité car très rapide à appréhender sans vraiment quitter la route des yeux. L'éclairage à tendance bleue des compteurs très lisibles avec un gros compte tour trônant au centre, apporte également une touche sportive et lorsque le regard descend c'est pour apercevoir un pédalier à la même inspiration car tout en alu.

En haut et au centre du tableau de bord on retrouve sur cette version un écran multifonctions ou plutôt multi-informations i-MID (intelligent Multi Information Display) car il affiche la consommation, la température extérieure, l'heure, les totalisateurs kilométriques, les informations sur le système audio, le statut des fonctions « ECON », la climatisation, l'image fournie par la caméra de recul, etc. En option il est possible d'y intégrer le nouveau système de GPS SD avec disque dur et guidage vocal. L'ergonomie de l'ensemble est vraiment bien étudiée, rien dans ce qui est important dans une conduite active ne m'a manqué et à aucun moment je me suis retrouvé à me poser des questions telles que « comment fonctionnent les phares ? » ou « comment actionne-t-on les essuie-glaces ? » Ce n'est pas pour rien que certains l'associent à un cockpit d'avion. Un sans faute.

Les sièges moelleux sont eux plus typés confort. Grâce aux multiples réglages côté conducteur, ils permettent de s'installer confortablement. J'avoue néanmoins préférer une mollette pour régler l'inclinaison du dossier plutôt qu'une manette offrant un ajustement moins précis car les crans de réglage sont plus espacés. Une grande boîte à gants et un rangement assez profond entre les deux sièges offrent de quoi emmener le nécessaire pour bien voyager. Bien que pour des raisons d'amélioration de sécurité passive en cas de choc arrière il y ait eu une réduction de 30 mm de l'empattement, les places arrière restent confortables. En effet, pour palier à cette réduction d'espace, les dossiers des places avant sont maintenant plus fins, permettant aux passagers arrière de bien loger leurs jambes. De plus, les portières arrière étant plus hautes et la ligne de toit moins plongeante, il est maintenant plus aisé de s'installer à l'arrière. Un coffre généreux (467 litres) à double fond – pas de roue de secours – permettra de ranger les bagages pour quatre personnes. Les dossiers arrière sont rabattables, offrant une belle surface de chargement. Plus pratique encore, un ingénieux système, nommé « Magic Seats », permet le basculement de l'assise des sièges vers le haut à la façon de strapontins, dégageant ainsi un espace volumineux (1368 litres) pour loger de volumineux objets.

Sous le capot

Après les derniers succès d'Audi au 24 Heures du Mans et l'arrivée des diesels chez Porsche, nous savions que sport et diesel étaient compatibles. Est-ce également vrai pour le plus grand producteur mondial de moteurs qu'est Honda ? Nous avons ici un gros moteur diesel de 2'199 cm³ délivrant la coquette puissance de 150 CV. Un « vieux » moteur que nous avons déjà rencontré sous le capot de l'Accord dès 2003 mais qui a depuis été bien remanié par les ingénieurs maison. Il génère moins de frictions, il y a eu optimisation de la combustion et révision des flux d'huile et au final un gain de 10 CV. Mais surtout il devient très propre car il ne dégage que 115 g/km de CO₂, ce qui est remarquable pour cette puissance et cette cylindrée. Néanmoins, il faut savoir que pour obtenir ce bon résultat sur les rejets, un travail global est réalisé sur tout le véhicule. Ainsi, les aérodynamiciens ont aussi leur part de mérite car ils ont découvert en soufflerie qu'en installant un petit déflecteur sur les flancs des ailes arrière de cette Honda diesel (seule la version diesel en dispose) ils ont réussi à abaisser les rejets de CO₂ passant ainsi de 121 g/km à 115 g/km.

Ce 2.2 baptisé i-DTEC pour « Intelligent Diesel Technology », aidé d'un turbocompresseur à géométrie variable et d'injecteurs piézoélectriques, affiche un couple de 350 Nm et cela dès 2'000 t/min. Dans les faits, on a la sensation d'avoir déjà ce couple dès le ralenti et ce jusqu'à 5'000 t/min. Vif, il prend très vite ses tours tout en restant discret à l'oreille. Alors oui, 150 CV paraissent peu en regard de la cylindrée mais à l'usage on a l'impression d'avoir bien plus de puissance. Lors de notre essai « sportif » nous avons relevé une consommation de 7,2 l./100 km sur des parcours ne favorisant pas les basses consommations. Nul doute que nous avons flirté avec le plafond haut des moyennes et qu'en usage moins intensif on pourra compter sur une moyenne plus proche des 6 l./100 km voire moins si on intègre le concept de conduite « Eco Assist ». Il est à noter que dès la fin de l'année et sous le label « Earth Dreams Technology », un nouveau diesel de 1.6 litre et délivrant 120 CV viendra épauler le 2.2 l. et le remplacera certainement à terme. Toujours dans l'optique de préserver notre planète, ce nouveau bloc n'émettra que 95 g de CO₂ au kilomètre. Pour ceux pour qui Honda rime avec moteur essence, la Civic dispose de deux i-VTEC de 1.4 et 1.8 litres développant respectivement 100 CV/127 Nm et 142 CV/174 Nm.

Au volant

Sur le papier, les chiffres énoncés nous permettaient de penser qu'Honda n'était pas à la traîne face à une concurrence plus spécialisée Diesel. Voyons maintenant en dynamique ce que cela donne. Une voiture de 1'500 kg équipée d'un moteur diesel, même fort de 150 CV et de 350 Nm à faire passer au sol via les seules roues avant, cela ne pourra jamais être vraiment sportif. Voici ce que je me suis dit en pénétrant dans la voiture. Le volant sportif bien en main allait-il suffire ? Le moelleux des sièges et la position de conduite pas si simple à trouver n'allaient pas dans le bon sens. C'est la première fois que j'ai dû m'y reprendre en plusieurs fois. Au départ, je me trouvais trop près, puis trop loin, puis le volant n'était plus bien placé car l'idéal est d'avoir, visuellement parlant, le haut de la jante du volant entre le compteur situé en position classique et le compte-tours semi tête haute. Rien de bien méchant mais plus long à régler donc pour l' impatient que je suis. Une fois bien en place et les rétroviseurs bien positionnés on se sent prêt pour « décoller ». En parlant de « rétro », même si la lunette arrière a été rabaisée, la rétrovision est handicapée par l'aileron arrière (ceux qui ont conduit une Porsche 997 GT3 comprendront) et pour manœuvrer, heureusement qu'une caméra de recul, de série sur cette version, nous prête assistance.

Contact. C'est bien un diesel. Moins bruyant qu'un TDI VW au démarrage, il se cale de suite sur son ralenti. Exempt de vibrations et ne claquant pas, il n'est pas tout à fait discret pour autant. On sait tout de même que l'on roule en diesel. Dommage car la filtration des bruits aérodynamiques et de roulement est extraordinaire. Le levier de vitesses relativement petit est bien placé et est très agréable à manipuler. La boîte est précise dans son guidage, sans être vraiment ferme. Elle est même douce ; un plaisir renouvelé à chaque passage de rapports. Je regrette moins le fait que dans cette version diesel aucune transmission automatique ne soit disponible. Une version à double embrayage avec ce moteur serait tout de même une combinaison parfaite et augmenterait à coup sûr le nombre des ventes. Sur route, la direction est souple, un peu lourde parfois même caoutchouteuse et filtre un peu trop la route. Trop avare en informations pour être sportive, elle reste néanmoins ultra précise. On a simplement l'impression d'avoir tout le poids de l'avant entre les mains - ce qui n'est pas faux même si le réservoir se trouve au centre de la voiture, le moteur lui est bien devant -, nous ne sommes pas à bord d'une NSX non plus. Mais l'être humain est bien fait et après

quelques kilomètres et quelques virages (et sous-virages) je commence à mieux gérer ce comportement. L'amortissement un peu trop souple (l'arrière dispose d'une suspension avec silentbloks hydrauliques) plus typé confort que sport ne m'aide pas à aller vite. Mais le faut-il vraiment ? J'aime pousser un peu les voitures et à la « limite » l'auto se dandine mais reste sur sa trajectoire et demeure souveraine même sur mauvais revêtement, aidée en cela par l'électronique. Le VSA (Vehicule Stability Assist), associé au CT (Contrôle de Traction) en cas de besoin, veillent. Ces aides sont de série sur toute la gamme. Certaines versions disposent même en option des systèmes ACC (stabilisateur de vitesse adaptatif pour l'autoroute) et CMBS (système de prévention des collisions avec anticipation du freinage).

La voiture enroule les virages à la perfection. Certes, il pourra manquer pour certains le côté agile car on a vraiment l'impression de conduire une voiture plus longue mais elle s'en tire bien même à vive allure et permet de garder un bon rythme. L'électronique (le CT) corrige discrètement les excès de couple et la motricité est difficile à prendre en défaut. Le freinage de cette voiture relativement lourde est puissant et endurant. Il bénéficie d'une assistance au freinage (BA) associée à l'ABS. Le dosage est aisé et la pédale est franche et rassurante. A aucun moment je ne me suis fait peur et ce n'est pas faute d'avoir essayé. Le couple paraît sans fin et ce dès les premiers tours (350 Nm entre 2'000 et 2'750 t/min). Poussez la deuxième et la troisième jusqu'à 4'500 tours et la voiture vous propulse en avant dans une franche poussée, linéaire certes, mais constante et soutenue (le 0 à 100 km/h est donné et largement vérifié pour 8,6 secondes). Cela permet de suivre bon nombre de voitures essence de puissance bien supérieure. Les reprises, à condition d'être sur le bon rapport, permettent des dépassements éclairs. Les montées en régime sont donc rapides mais on peut aussi bien se cantonner à une conduite plus tranquille et changer de rapport vers 2'200 tours en enroulant sur le couple. Avec ce châssis précis mais souple, c'est même recommandé. D'ailleurs on sent cette voiture plus faite pour rouler en mode économique pour ne pas dire écologique qu'en mode sportif. Même si elle peut le faire, ce n'est pas sa réelle vocation. En terme de vision, le montant du pare-brise très imposant est parfois gênant dans les virages serrés.

Revenons un instant sur le plan écologique/économie d'énergie. Honda utilise en plus du « stop and start » une calandre active (uniquement sur la motorisation diesel). Un volet ferme automatiquement les entrées d'air de refroidissement du

moteur entre 40 et 170 km/h sauf en cas d'échauffement du moteur. Objectif : optimiser l'aérodynamisme et réduire la consommation. La boîte semble également étagée afin de favoriser la basse consommation mais à aucun moment l'agrément de conduite n'en pâtit car les rapports sont surtout longs sur la cinq et la six mais le couple élevé compense. Sommes-nous pour autant dans une sportive ? Je répondrai au final par la négative mais, car il y a un mais, cette voiture est faite pour rouler sur le couple dans un confort moelleux même en finition sport et pourra vous surprendre si vous souhaitez hausser le ton. Je vous en laisserai juge, mais une chose est sûre, cette Civic est prévenante, sécurisante et regorge d'énergie.

Verdict

Honda nous avait annoncé une évolution révolutionnaire pour ce neuvième opus de la Civic, nous affirmant même que les progrès étaient équivalents à un saut de deux générations. Sans nul doute, cette dernière Civic surclasse dans tous les domaines la génération qu'elle remplace. Mais est-ce vraiment suffisant face à une concurrence européenne reine du diesel telles les VW Golf ou Renault Megane ? Si l'on veut rouler différemment, alors oui prenez cette Honda ainsi motorisée ; c'est un excellent rapport prix/qualité. De plus, je salue le double travail réalisé par les ingénieurs de chez Honda. Améliorer une Civic qui était déjà moderne, confortable avec des performances dans la moyenne supérieure tout en se rapprochant des standards écologiques des hybrides, chapeau ! Mais j'ai aussi la nette impression qu'à trop vouloir surfer sur la vague verte il ne faudrait pas se brûler les ailes et voir les amateurs de sportives vous tourner le dos. D'autant qu'il y a déjà la CR-Z Hybrid pour « jouer » ce rôle. Néanmoins, pour ceux qui recherchent une voiture ayant quatre portes, possédant une habitabilité correcte dans une longueur logeable en ville, bénéficiant d'un châssis affuté et propulsée par un moteur diesel performant, économique et presque écologique, la Civic ainsi dotée est parfaite et le conducteur appréciera. Parfois je me demande, vu le nombre de voitures sur nos routes, si ce n'est pas l'inévitable avenir. On le sait, on peut prendre du plaisir dans ce style de conduite. C'est juste un autre rapport avec cette dernière, un autre mode, un sens plus « civique » qui, espérons-le, protégera nos enfants du pire.

Prix et options - Honda Civic 2.2 i-DTEC

Prix de base, finition "Sport" : CHF 31'600.-

Vitres teintées à l'arrière: CHF 370.-

Peinture métallisée: CHF 650.-

Prix TOTAL : CHF 32'620.-

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

Nos remerciements à Honda Automobiles (Suisse) S.A. pour le prêt de cette Honda Civic 2.2 i-DTEC.

A lire aussi

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"

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























