

Essai - Honda Civic Type R (FK8) : Le katana de l'asphalte

Tandis que la lutte pour la meilleure traction sportive bat son plein et en attendant de découvrir la nouvelle Mégane R.S., nous nous devons de vous proposer un essai complet de la dernière Honda Civic Type R. Cela d'autant plus qu'après un premier contact prometteur, il convenait de valider ces bonnes impressions avec un deuxième avis.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'996 cm³
- 320 ch à 6'500 t/min
- 400 Nm de 2'500 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 272 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.8 sec.
- Poids : 1'380 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'557 x 1'877 x 1'434
- Conso. mesurée : 10.08 l/100 km
- Emissions CO₂ : 176 g/km (G)
- dès CHF 39'900.-, mod.essayé: CHF 44'650.-

Mon collègue qui s'était rendu en Allemagne l'été dernier est 17 ans plus jeune que moi, il est donc évident que nous n'abordons pas cette nouvelle Honda Civic Type R de la même manière.

Tout d'abord, nous n'avons pas la même sensibilité par rapport au look tapageur de l'auto. Si lui est convaincu par son apparence, je reste personnellement davantage sur la réserve. En revanche, en ce qui concerne le tempérament de l'auto, je m'attends à être charmé autant qu'il l'a été. C'est parti pour vérifier tout cela.



A l'extérieur

Une chose est sûre, impossible de passer inaperçu au volant de cette Civic Type R, surtout dans sa livrée « Bleu Sport Brillant Métallisé » qui est de loin celle qui en jette le plus. C'est, je l'avoue, un choix délibéré de ma part. Je l'ai demandée ainsi car c'est la couleur qui ressort le mieux sur les photos et c'est également, à mon goût, la plus originale.

En termes de style, l'équipe de designers a repoussé encore un peu plus les limites de l'extravagance par rapport à la génération précédente. L'auto est, certes, un peu plus longue, mais elle est surtout plus large et un peu plus basse, sans parler des artifices (lame, spoiler, bas de caisse, prises d'air, etc) qui lui confèrent un look encore plus extraverti alors même que sa devancière ne faisait déjà pas dans la dentelle. Quant à sa petite sœur, l'actuelle Civic Sport essayée récemment, elle fait vraiment figure de sainte nitouche en comparaison !

Le masque avant affiche un regard puissant et agressif, c'est la partie que je préfère sur la voiture. Tout y est affuté et acéré, ça promet de tailler la route tel le sabre d'un samouraï. Pour l'arrière-train, je suis moins fan car je trouve ça too much. Alors oui, les ingénieurs insistent sur le fait que tout est utile et nécessaire

mais, visuellement parlant, c'est chargé, très chargé.

Pour ma part, de manière globale, je ne m'imagine pas rouler avec une telle auto au quotidien. Mon collègue qui a réalisé le premier contact dira sûrement que ça vient de mon âge. C'est un fait et je l'assume. Toutefois, je préfère cette nouvelle mouture à la précédente, tout en concevant qu'elle arbore une apparence encore plus extrême. Que de contradictions, comme quoi, elle n'a pas fini de faire parler d'elle, cette Type R.



A l'intérieur

Point fort de l'habitacle de cette nouvelle Civic Type R : les deux baquets qui offrent un maintien parfait, de même qu'un excellent confort. Une fois correctement installé, je constate immédiatement que la finition a gagné en qualité. Il reste encore quelques plastiques disgracieux mais, au vu des tarifs pratiqués, on lui pardonne. La présentation est plus futuriste, un peu à l'image de la NSX, et l'ensemble des commandes tombent parfaitement dans les mains du pilote.

Je note également qu'un équipement ultra complet est inclus de série. Si la caméra de recul et les assistances de parking me semblent un minimum, je suis surpris de constater la présence d'un régulateur de vitesse adaptatif, d'un système d'assistance au maintien dans la voie de circulation (LKAS), d'une reconnaissance des panneaux de signalisation (TSR) et j'en passe, tant la liste est longue. De nos jours, tout cela se retrouve sur bon nombre de modèles, majoritairement premium, mais rarement dans une telle sportive qui mise avant tout sur ses performances mécaniques.

L'espace à bord est relativement généreux, rien de phénoménal car ça reste une berline compacte, mais c'est bien suffisant pour quatre occupants. Le coffre propose un volume de 420 litres jusqu'à 786 litres en rabattant la banquette arrière. Là non plus, pas de quoi s'extasier, mais c'est en ligne avec le gabarit de

la voiture.

Je relève encore le traitement rouge et noir de l'intérieur qui accentue le côté sportif. C'est habituel chez les constructeurs japonais et je trouve que le rendu est très réussi. Néanmoins, ça ne s'harmonise que moyennement avec la teinte bleue de votre voiture d'essai. On peut se rassurer en mentionnant que c'est raccord avec les différents rappels de rouge présents sur les bas de caisse, les jantes et le badge Honda.



Sous le capot

Le cœur de cette nouvelle Civic Type R est un 2.0 quatre cylindres VTEC greffé d'un turbo. Il développe 320 ch à 6'500 t/min pour un couple maximum de 400 Nm disponible entre 2'500 et 4'500 t/min. Les performances sont quasiment identiques à celles de la précédente Type R, mais je trouve quand même que l'ensemble est plus homogène. Couplée à une transmission manuelle à 6 rapports, l'armada de canassons est toujours distribuée exclusivement sur le train avant. Selon mon ressenti personnel, globalement l'agrément de conduite gagne en souplesse, c'est un peu plus civilisé tout en étant plus performant.

Généralement lorsqu'on parle de sportive, il paraît futile de mentionner la consommation, mais dans ce segment c'est quand même une information importante. Si la fiche technique annonce une valeur mixte de 7.7 l/100km, je mesure pour ma part une moyenne de 10.08 l/100km alors que l'ordinateur de bord affiche 9.3 l/100km. Ces valeurs reflètent une exploitation soutenue mais raisonnable des 320 chevaux à disposition.



Au volant

Dès les premiers tours de roues, je retrouve la précision du train avant qui m'avait tellement plu sur la génération précédente. Malgré la monte hivernale de rigueur à fin novembre, je retrouve immédiatement cette précision chirurgicale tant appréciée, un vrai scalpel cette Civic Type R. Ou plutôt un katana, vu ses origines.

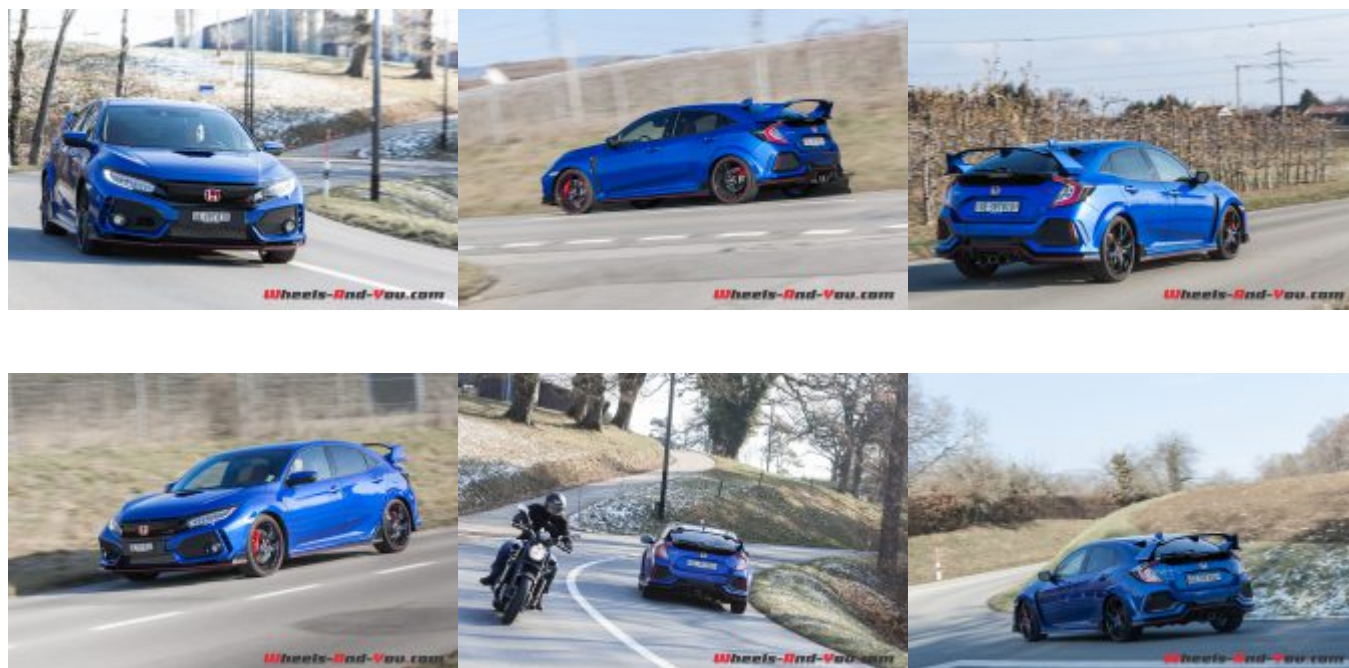
Le ressenti dans le volant est correct, c'est de plus en plus rare de nos jours. Il n'y a bien que la Subaru WRX STI qui fasse mieux je pense. Mais surtout le petit levier de vitesse se manie avec une justesse exceptionnelle. Pas de doute, nous avons bien affaire à une véritable sportive dans toute sa splendeur. A basse vitesse, la voiture ne se montre pas brutale pour autant, ça lui donne un côté exploitable au quotidien, même pour un trajet autoroutier relativement long.

Dès que le rythme augmente, je constate instantanément que cette Type R n'est pas du tout assagie. La poussée semble sans limite, je suis littéralement collé au siège jusqu'à 6'500 t/min. Certes, il n'est pas évident de transmettre tant de puissance avec des pneus d'hiver sur le train avant, mais ce n'est de loin pas une catastrophe. J'en viens à imaginer ce que ça doit être avec les roues été et ça me fait saliver. Berline de tous les jours, cette Civic Type R saura devenir une arme implacable sur un circuit. Mon collègue l'avait constaté en arpentant la piste de l'Euro-Speedway Lausitzring et je n'ai pas de peine à imaginer le plaisir qu'il a pu avoir.

Trois modes de conduite sont disponibles et c'est en « Sport » que la voiture est définie par défaut. On ne renie pas son ADN ! Lorsque l'on passe en « Confort », la direction et la suspension s'adoucissent, de plus la réactivité de l'accélérateur devient un peu plus modérée. A contrario, en optant pour le monde « +R », tout devient plus ferme et plus vif, sans compter une ambiance dans l'habitacle encore rehaussée de rouge, le ton est donné. Les différences entre ces modes ne sont

pas drastiques, mais c'est impératif d'en disposer pour mieux répondre aux attentes de la clientèle exigeante, un incontournable face à une concurrence très présente.

En courbe, cette Civic Type R vire à plat, la prise de roulis est quasi nulle mais surtout je ne ressens pas de comportement survireur à outrance. Pourtant, avec une telle puissance, ce n'était pas gagné d'avance. C'est grâce à une suspension avant à jambe de force avec double axe, mais aussi un châssis très affuté, qu'il est possible de contenir les effets de couple. Ces techniques sont déjà éprouvées, mais qui sont d'autant plus efficaces sur cette nouvelle Type R. Même sur un revêtement mouillé et sur des routes enneigées, le train avant conserve ses qualités. C'est une véritable réussite.



Verdict

Comme je le presentais au début de mon article, je me vois confirmer ici les bonnes premières impressions de mon collègue. Cette nouvelle Honda Civic Type R distille un immense plaisir à son volant. Reste que je ne succombe pas à son look, tout en admettant que c'est un mieux par rapport à la précédente mouture. Enfin, il en faut pour tous les goûts, mais lorsque l'on a passé la quarantaine, on se laisse plus facilement tenter par une Peugeot 308 GTi si l'on veut rester sur le marché des tractions puissantes. A voir maintenant ce que ça donnera avec la

nouvelle Renault Mégane R.S., sans oublier le discret mais sonore outsider qu'est la Hyundai i30 N dont nous vous proposerons un essai complet prochainement.

Pour terminer, parlons tarif. Proposée dès CHF 39'900.-, et CHF 43'900.- pour la finition GT, cette Honda Civic Type R offre un rapport prix/performance/qualité exceptionnel. Allez, laissez-vous tenter par un petit essai, je suis sûr que vous oublierez son apparence un peu trop extravagante, dans l'hypothèse où cela vous aurait, à un moment, dérangé.



Prix et options - Honda Civic Type R GT

Prix de base : CHF 43'900.-

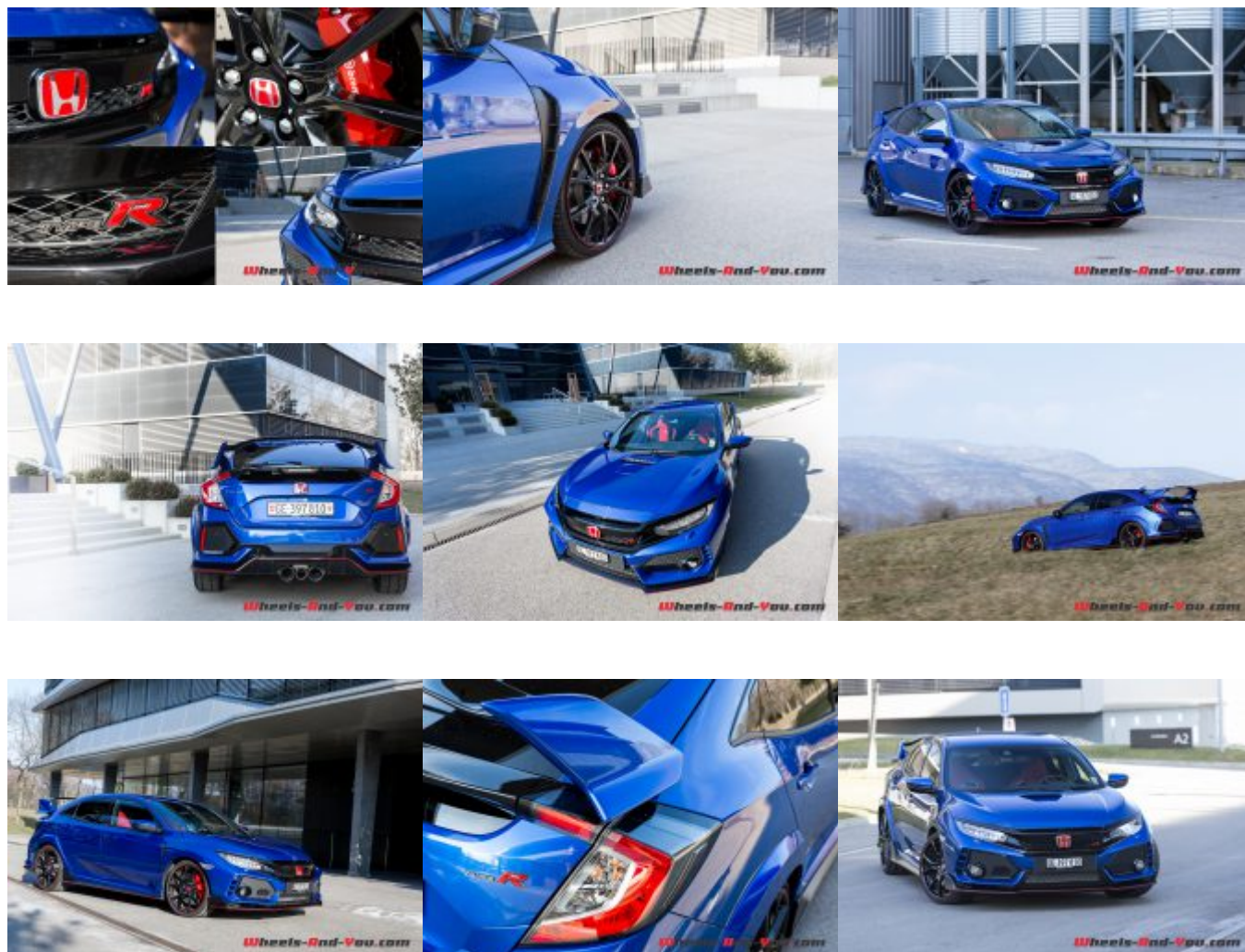
Peinture "Bleu Sport Brillant Métallisé" : CHF 750.-

Prix TOTAL : CHF 44'650.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Honda Suisse pour le prêt de cette Honda Civic Type R GT.



A lire aussi

Essai - Honda Civic 1.5 Sport : Magic Civic

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

Evènement - 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

