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

*La précédente Civic Type R étant sortie il y a déjà huit ans, il était temps que la marque japonaise revienne dans la course des tractions sportives à la mécanique ultra-vitaminée. Contrairement aux versions précédentes équipées de moteurs atmosphériques et d'une carrosserie à trois portes, la version 2015 frappe fort, même très fort ! Notez plutôt ; un puissant moteur VTEC Turbo et une carrosserie à cinq portes au look totalement déluré et agrémentée de divers attributs aérodynamiques exubérants tout droit issus de la course.*

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'996 $cm^3$
- 310 CV à 6'500 t/min
- 400 Nm de 2'500 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 270 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.7 sec.
- Poids : 1'382 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'390 x 1'878 x 1'466
- Conso. mesurée : 6.6 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 170 g/km (E)
- dès CHF 36'000.-, mod. essayé: CHF 39'000.-

Texte : Julien Monnay / Photos : François Cuany, Julien Monnay

Il y a trois ans, les ingénieurs de chez Honda avaient reçu la mission de développer une voiture capable de signer le record des tractions avant sur la boucle nord du Nürburgring. Renault avait repris son bien à la Seat Leon Cupra 280 en 2014, grâce à sa Megane Trophy-R, un modèle développé pour cet exercice avec un intérieur allégé, des suspensions et freins spécifiques et des pneus semi-slicks. Mais, au même moment, Honda, qui a développé sa Civic sur le circuit de Suzuka et sur la Nordschleife, signa un chrono de 7'50''63 pendant son développement, soit 4 secondes plus rapide que la française et tout ça sans aucune modification portée à la version commercialisée et même équipée de « simples » pneus été spécialement conçus par Continental. Discrétion japonaise oblige, ce chrono tout simplement exceptionnel sera rendu public une année plus tard, une fois le lancement officiel du modèle.

Honda annonçant cette nouvelle Civic Type R comme une voiture typée course pour la route, quoi de plus normal que de proposer un essai de plusieurs jours. Cerise sur le gâteau, en plus de nos trajets habituels, nous avons fait un road trip direction l'Italie pour participer à une journée de roulage sur circuit au volant de notre voiture de test, ceci avec des pilotes de tourisme Honda du Championnat du Monde ou en Championnat Britannique.

### *A l'extérieur*

Etant donné que la neuvième génération d'Honda Civic est produite uniquement en berline 5 portes, le modèle sportif Type R existe donc, bien évidemment, qu'en version 5 portes, contrairement aux précédentes Civic Type R qui étaient elles proposées en 3 portes.

Si sur le papier, certains auraient pu craindre que le modèle Type R perde son look sportif par la présence de ces portes arrière supplémentaires, mais c'est tout le contraire qui s'est passé. En effet, Honda a fait très fort côté look… en parant sa berline compacte d'imposants et agressifs spoilers, bas de caisse, extensions d'ailes et diffuseur avec double paires de sorties d'échappement.

Au premier abord, ce look fait penser à un tuning plutôt extrême, mais, à regarder de plus près les nombreux détails, nous comprenons que ce kit carrosserie a été conçu après de nombreuses heures et kilomètres passés en soufflerie du département compétition et développés à la fois sur route et sur pistes. Et, effectivement, Honda nous annonce des caractéristiques aérodynamiques assurant une portance nulle et une traînée minimale avec un soubassement caréné aspirant efficacement la voiture sur la route.

L'aérodynamisme du spoiler avant et de l'immense aileron arrière a été précisément étudié afin d'optimiser l'appui sur leurs essieux respectifs sans augmenter de façon significative la traînée à haute vitesse, et la forme acérée du bouclier avant ainsi que la forme bananée de la lame de l'aileron démontrent le niveau de développement fourni par les ingénieurs Honda.

De série, des roues de 19'' équipent la Type R, mais elles paraissent bien petites dans les passages de roues enveloppés par des extensions d'ailes prédominantes faisant la part belle à l'aérodynamique. Le plus surprenant est certainement le déport des jantes plaçant la roue très à l'intérieur du passage de roues, alors qu'esthétiquement le rendu serait bien meilleur avec une roue à fleur d'aile… Mais c'est bien connu, l'esthétisme fait rarement bon ménage avec les lois aérodynamiques et ce précepte résume bien le design de notre japonaise qui semble tout droit sortie d'un manga ! Va falloir assumer ce look, pour ma part, je n'assume pas vraiment !

### *A l'intérieur*

L'habitacle fait la part belle au sport, avec des sièges baquets spécifiques revêtus de tissus rouge et noir très adhérents qui procurent un excellent maintien, un volant méplat gainé de cuir au design sportif et le traditionnel pommeau du levier de vitesse en aluminium usiné vu sur tous les modèles Type R.

Le tableau de bord présente, face au conducteur, un imposant compte-tours central entouré par les jauges de températures d'eau et du niveau d'essence. Le compteur de vitesse est un affichage digital rejeté au sommet de la planche de bord, derrière le volant, et entouré d'une animation de diodes passant du vert à l'orange selon les montées en régime du moteur de l'entrée en action au rupteur.

A la droite du compteur, un petit écran permet de visualiser diverses informations sur la conduite, avec, entre autres, la pression appliquée sur la pédale de frein et

sur la pédale de gaz, la pression de suralimentation, la température et pression d'huile, mais également un accéléromètre mesurant les « G » subis par la voiture. On peut y surveiller également des mesures d'accélération de 0 à 100km/h et de 0 à 100 mètres et suivre ses chronos sur circuit grâce à un système de chronométrage avec le tour par tour. C'est là que les modèles équipés du pack GT (CHF 3'000.-), comme c'est le cas de notre voiture d'essai, affichent les dessins des panneaux de limitations de vitesse situés au bord de la route, lus grâce au capteur optique.

En plus de cet écran, la Type R est équipée du système Honda Connect avec un écran tactile de 7'' pouces au centre du tableau de bord pourvu, en option, du système GPS Garmin, la caméra de recul et la climatisation auto bizone.

La banquette arrière a été revue spécialement pour la Type R et permet d'accueillir uniquement, mais correctement, deux passagers, fussent-ils de grande taille, en conservant le rabattage 60/40 ainsi que le plancher plat, ce qui permet à notre sportive compacte de proposer un important volume de chargement de 1'404 litres, une fois les sièges repliés, ou bien un volume de coffre de 475 litres.

***Sous le capot***

Nous trouvons sous le capot la grande nouveauté pour une motorisation Honda. Le système de calage de distribution variable et de contrôle électronique de la levée des soupapes, appelé VTEC, est toujours présent mais, pour la première fois, il est associé à un turbocompresseur. Nous avons donc à faire au premier 2.0 litres VTEC Turbo signé Honda, un moteur sympathique à regarder avec son cache-soupape rouge et très peu de caches en plastique !

Les habitués du VTEC regretteront certainement les très hauts régimes de l'époque (jusqu'à passé 9'000 t/min), mais nous avons sous la pédale d'accélérateur un bouilleur de 310 CV à 6'500 t/min développant un couple important de 400 Nm de 2'500 t/min à 4'500 t/min. Cela permet à la Type R d'obtenir le titre de traction avant la plus puissante du moment et même de la plus rapide, avec une vitesse maxi de 270 km/h grâce à sa mécanique puissante, des rapports de boîte bien étagés et une aéro privilégiant la vitesse de pointe.

Côté transmission, Honda laisse le soin au pilote de jouer du levier et ceci n'est pas pour nous déplaire. Effectivement, point de boîte à double-embrayage, mais une traditionnelle boîte à vitesses manuelle 6 rapports ayant conservé la

traditionnelle précision Honda. Les 40 mm de débattement du levier de vitesses sont un véritable plaisir à l'utilisation. Et vu que nous sommes au volant d'une véritable sportive, Honda a équipé sa Civic d'un différentiel à glissement limité GKN à engrenages hélicoïdaux, un différentiel autobloquant indispensable pour une surpuissante traction avant dont son développement a permis d'améliorer de cinq secondes son chrono dans l'Enfer Vert. Pour réduire les effets de couple dans la direction et gagner en précision, un train avant à pivots découplés spécifiques a été développé comme sur la Megane RS. Ce système permet de réduire le bras de levier existant entre l'axe de pivot et le centre du plan de roue et permettant également d'augmenter la chasse pour améliorer la stabilité à vitesses élevées.

En terme de consommation, exception faite de notre incartade sur circuit, j'ai mesuré une moyenne de 7.4 l/100km ce qui est très raisonnable pour les performances de la voiture.

***Au volant***

La position de conduite est proche de la perfection, avec une assise basse digne d'une vraie sportive. Pour arriver à ce résultat, les ingénieurs ont abaissé le plancher de 10 mm et également réduit la densité et l'épaisseur de la mousse d'uréthane de l'assise du siège de 20 mm, permettant d'installer le conducteur 30 mm plus bas que dans une Civic de base. L'ensemble des commandes tombent parfaitement sous les mains avec un volant très agréable à l'œil et au toucher, idéalement placé tout comme le levier de vitesse dont la prise en main est parfaite. Deux petits bémols néanmoins : un affichage digital du compteur de vitesse masqué par la partie supérieure du volant dans ma position idéale (en abaissant le volant, j'ai résolu le problème pour m'éviter les photos souvenirs de la maréchaussée au détriment du plaisir de conduite) et un pédalier qui pourrait être meilleur en rapprochant les pédales d'accélérateur et de frein qui améliorerait nettement le talon/pointe.

Notre Type R se met en marche par une pression sur le bouton Start/Stop situé dans le bloc compteurs du tableau de bord et les commandes sont faciles, même trop faciles pour certaines, comme le très précis levier de vitesses au faible débattement mais qui aurait mérité des verrouillages plus fermes, surtout lors du roulage sur piste.

Côté moteur, la sonorité est peu présente dans l'habitacle au ralenti, malgré les 4

énormes sorties d'échappement. Mais une fois que le turbo charge, ça souffle dans les bronches avec une soupape de décharge crachant à l'air libre lors du levé de gaz avec le bien connu « pshiiiiiiiit » que nous avions sur les mythiques 4×4 turbo du début des années '90. Et côté sensation, malgré un temps de réponse important assez pénible en conduite normale, provenant principalement de la réactivité de la pédale de gaz électronique mais aussi du turbo qui présente une certaine inertie, ce moteur respire la santé ! Une fois les 3'500 t/min dépassés la puissance est pleine jusqu'à 6'500 t/min s'effondrant sur les derniers tours/minutes avant d'être coupé à 7'000 t/min par le rupteur. Je dois avouer que, lors des premiers kilomètres d'arsouille, le rupteur a régulièrement été atteint, surpris que j'étais que ce rupteur arrive si tôt.

Le châssis, avec ses amortisseurs pilotés Sachs, est étonnamment confortable et prend peu de roulis. La direction est précise et agréable tant que nous restons en mode normal. Une fois le bouton « +R » actionné, cette sportive qui prenait soin de ses occupants se transforme en voiture de course avec un châssis hyper sportif mettant de côté le confort pour mettre en avant uniquement la performance et le plaisir de pilotage. En effet, en mode « +R », la direction réduit son niveau d'assistance, les suspensions se raffermissent de 30%, la pédale d'accélérateur devient plus réactive et l'anti-dérapage se montre plus permissif et peut même être entièrement déconnecté.

Après ce constat d'un ensemble moteur/boîte/autobloquant performant et un châssis réglé aux petits oignons, il reste plus que le freinage à évaluer et, de ce côté-là également, Honda a fait fort. En effet, son partenaire Brembo a développé spécifiquement des freins avant hautes performances avec des disques percés de 350 mm pincés par des étriers fixes 4 pistons sentant bon la compétition. Ces freins sont puissants et endurants avec toutefois une pédale de frein à la course un peu longue.

### *Sur la piste*

Comme lors de notre première prise en main en Slovaquie, Honda propose que ses Type R soient testées aussi bien sur la route que sur circuit, preuve de la confiance du constructeur japonais en ses modèles.

Dans le cadre de notre essai, c'est sur le circuit Tazio Nuvolari de 2.8 km, situé au sud de Milan, que nous pourrons tenter de tutoyer les limites de notre Type R.

C’est un circuit récent composé de 11 virages avec une ligne droite de 720 mètres permettant d’atteindre les 200 km/h avec les Civic Type R de série.

Les conditions automnales, fraîches et très humides, ne sont pas des plus rassurantes en arrivant sur le circuit avec une traction avant de plus de 300 CV… Cependant, dès les premiers virages, la confiance est de retour avec un train avant réagissant parfaitement aux sollicitations du volant et de la pédale de gaz. Les pneus Continental ContiSportContact 6, spécialement développés pour cette Honda, se comportent également à merveille dans ces conditions et, malgré le fait que les voitures roulent non-stop, les journalistes et pilotes-pro s’échangeant le volant tous les 5 tours, les freins résistent bien à ce traitement de choc.

La piste s’asséchant l’après-midi, et après un baptême en passager avec Gabriele Tarquini dans une Civic du Championnat WTCC, je peux enfin rouler sur le sec avec la Type R. Alors que je craignais que les pneus, n’étant pas des semi-slicks, allaient être totalement dépassés, je savoure une belle surprise avec une voiture hyper performante, un train avant diabolique de précision et un train arrière enroulant volontiers dans le rapide sans que le pilote d’un jour que je suis ne se retrouve en difficulté. Les voitures ayant roulés non-stop, la course de la pédale de frein se trouve rallongée en fin de journée, mais le mordant reste encore valable après le nombre de tours effectués à bloc. Lors des 350 km du trajet de retour, j’ai le plaisir de retrouver une sensation correcte dans la pédale de frein, de tester la stabilité à haute vitesse tout simplement bluffante ainsi que ce moteur qui ne s’essouffle jamais.

Une bien belle journée, entouré et coaché par des pilotes de renom, dont une grosse arsouille vécue avec Matt Neal dans la Type R de série titillant Tiago Monteiro et la Civic du TCR en slicks sur l’humide. Une chose est sûre, le moteur du modèle de série marche effectivement aussi fort que les versions compétitions du Championnat TCR.

### *Verdict*

Honda l’avait annoncé, Honda l’a fait ! Effectivement, après avoir signé le record de la boucle nord du Nürburgring pendant la période de développement de cette auto, tout en conservant des pneus été et non des semi-slicks, cette nouvelle

Honda Civic Type R est bien la traction avant la plus sportive et performante, tout cela en proposant une polyvalence rendant cette auto fort désirable.

Cette Honda offre un confort et une facilité de conduite rare chez les compactes sportives, permettant d'avoir une voiture agréable en usage quotidien, sans oublier sa praticité grâce à ses cinq portes et son plancher plat qui permet d'obtenir un bon volume de chargement. Le moteur est suffisamment coupleux pour relancer à 2'500 t/min sans avoir besoin de jouer du levier de vitesses, mais dès que l'envie et les conditions le permettent, on enclenche le bouton magique « +R » et là, l'utilisation de cette voiture de course sur la route en devient grisante, la moindre petite route sinueuse se transforme en terrain de jeu. L'atmosphère intérieure de cette Civic respire la sportivité et la qualité, avec des plastiques et des finitions très correctes. La position de conduite est parfaite pour la conduite sportive mais je dois avouer que l'affichage digital du compteur de vitesse au sommet du tableau de bord est véritablement un problème pour moi, car entièrement masqué par la partie supérieure du volant. C'est un défaut important pour la conduite au quotidien qui me rappelle mes expériences de conduites au volant de certaines Peugeot et le mini volant masquant le compteur de vitesse.

Histoire de rendre une copie parfaite, Honda propose sa voiture typée course pour la route à un tarif au minimum inférieur de 15% par rapport à ses concurrentes, si on peut encore les considérer comme des concurrentes. Alors que les performantes compactes sportives dépassent allégrement les CHF 40'000.-, Honda réussit le tour de force de nous proposer sa Civic Type R à CHF 36'000.- avec un équipement de série très complet. Un pack GT équipe la grande majorité des voitures commandées, augmentant le prix de CHF 3'000.- et proposant divers éléments de conforts et de sécurité à la conduite, dont l'alerte anticollision frontale très efficace m'ayant sauvé une face avant et le système de reconnaissance des panneaux de signalisation fonctionnant parfaitement.

Alors, si son look extrême ne vous rebute pas et que vous souhaitez une vraie sportive capable de vous procurer des sensations exceptionnelles sur circuit tout en restant utilisable lors de vos trajets quotidiens, cette Honda est LA voiture à acheter ! La Civic Type R a frappé un grand coup et devrait rester en haut de la feuille des chronos pendant une grande période ! Hormis la toute nouvelle Focus RS avec sa traction intégrale et un prix tout de même supérieur de 25%, cette Civic est bien la sportive et l'affaire du moment !

**Prix et options – Honda Civic Type R GT**

**Prix de base : CHF 36’000.-**

**Pack GT CHF 3’000.-**
(Aide au stationnement avant-arrière, allumage automatique des phares, essuie-glaces automatique, rétroviseurs rabattables électriquement, navigation intégrée Garmin, climatisation automatique bi-zone, Pack Systèmes Avancés d’Assistance à la Conduite ADAS de Honda avec capteurs laser et optique (y compris alerte anticollision frontale, avertissement de franchissement de ligne, système de feux de route actifs, surveillance de l’angle mort, alerte de véhicule en approche, système de reconnaissance des panneaux de signalisation))

**Prix TOTAL : CHF 39’000.-**

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

Nos remerciements à Honda Suisse pour le prêt de cette Honda Civic Type R GT et pour l’organisation des essais sur le circuit Tazio Nuvolari.

**A lire aussi**

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”

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

GE 53868
Wheels And You.com

GE 53868
TYPE R
Wheels And You.com

TYPE R
Wheels-And-You.com

GE 53868
HONDA Honda (Suisse) SA
TYPE R
Wheels-And-You.com

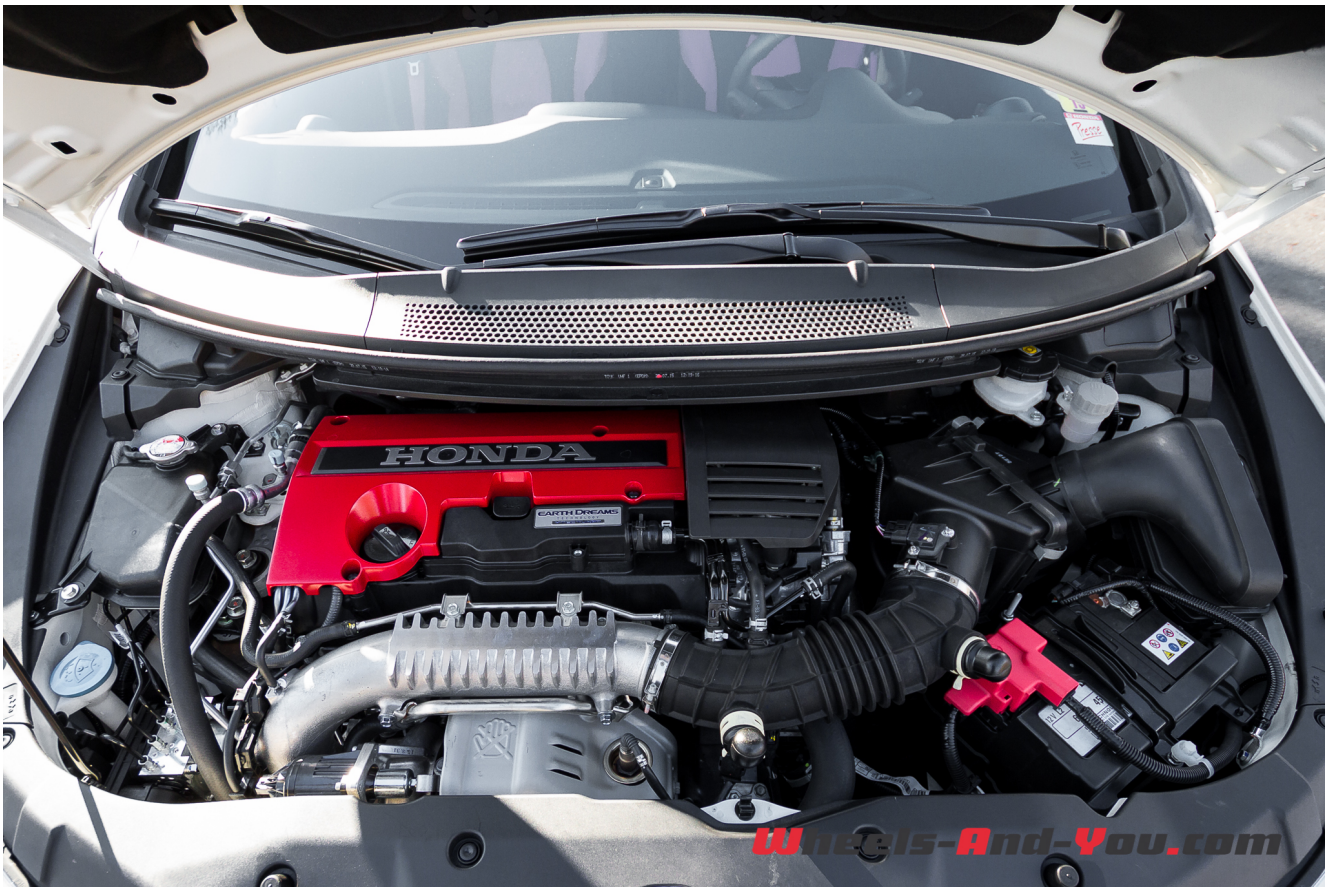
Wheels-And-You.com

brembo
And-You.com

TYPE R
TYPE R
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

FM
TP
14:36
SOURCE
Musique pop
ONE FM
Tune
Rechr.
14:37
Navigation
Téléphone
Services
Audio
Paramètres
Aha
Prêt à naviguer
14:37
Conduite
N
Altitude
685m
Heure
14:37
iPhone monnay
Numéro rapide
Historique des appels
<Nlle entrée>
<Nlle entrée>
<Nlle entrée>
Wheels-And-You.com


HONDA
EARTH DREAMS
Wheels-And-You.com

x1000r/min
TYPE R
UP
DOWN
Wheels-And-You.com

x100 kPa
0.0
89 °c
1.6
120
0
-1.0
50
x100 kPa
76 °c
10
150
0
50
14 38
G
0 0.5 1.2
MPa
%
10
100
0
0
14 38
LAP Time
LAP 01
00:00.00
Fastest LAP
00:00.00
05
04
03
02
01
14 38

GE 53868
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE·53868
Wheels-And-You.com

GE·53868
TYPE R
CIVIC
Wheels-And-You.com

GE 53868
Wheels-And-You.com

GE 53868
Wheels-And-You.com

GE 53868
Wheels-And-You.com

HONDA
F H 2036
Castrol
HONDA
F H 1941
Castrol
HONDA
F H 2031
Wheels-And-You.com

HONDA
HONDA
HONDA

18
T. Monteiro
CIVIC
HONDA
KW
YOKOHAMA
brose
NGK
OMP

JVCKENWOOD
HONDA
brose

GE·53868
HONDA Honda (Suisse) SA
Type R
Wheels-And-You.com

TYPE R
Wheels-And-You.com

TYPE R
Wheels-And-You.com

Wheels And You.com

ENGINE
START
STOP

brembo

HONDA
EARTH DREAMS
TECHNOLOGY

TYPE R
Wheels-And-You.com

MAIN
RES
LIM
CANCEL
SET
MENU
Wheels-And-You.com

TYPE R
ENGINE START STOP

AUTO
A/C
ON/ OFF
MODE
FRONT
REAR
SYNC
TYPE R
Wheels-And-You.com

1 3 5
2 4 6 R

+R
km/h
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE 53868
Wheels-And-You.com

GE 53868
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE 53868
Wheels-And-You.com

GE·53868
HONDA Honda (Suisse) SA
CIVIC
TYPE R
Wheels-And-You.com