

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

Peu après la sortie de la Civic Type R en 2015, Honda dévoilait déjà la nouvelle Civic. Pour celle-ci, la marque japonaise n'a donc pas tardé à développer, en parallèle, la dernière Type R du nom, 25 ans après son l'avènement de la version initiale. Les sportives au H rouge, ce sont 10 modèles, dont 6 commercialisés en Suisse. J'avais craqué sur celle de 2001 et, en amateur de tractions puissantes, je me réjouis d'essayer cette nouvelle version !



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'995 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. mixte : 7.7 l/100 km
- Emissions CO₂ : 176 g/km
- dès CHF 37'300.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Plus basse, plus longue, plus large... cette dernière génération de Civic Type R affiche une grosse présence sur la route. Sa robe aérodynamique très travaillée ainsi que ce qu'elle cache en dessous ont permis de battre le record de la traction de production la plus rapide autour de la boucle nord du Nürburgring. Prometteur ! Face à VW, Seat ou même Ford (en 4×4, je le conçois !), Honda déploie les grands moyens pour sa sportive. Entre autoroutes allemandes et circuit, je vous emmène découvrir la Civic Type R FK8.



Esthétique

En matière de sportive, cela fait longtemps que les japonais ne font plus dans la dentelle pour le design. La Type R FK2 sortie en 2015 avait déjà eu droit à son traitement "Manga" et "Transformers". La FK8 que l'on a sous les yeux va encore plus loin. Vous trouvez chargé ? C'est normal, elle en fait des tonnes mais, si vous me demandez, je vous répond qu'elle en a bien le droit !

Honda nous assure qu'aucun appendice n'a été ajouté pour le look, chaque ouverture, nervure, déflecteur, sont là pour une bonne raison. Prenez l'avant : les 4 ouvertures les plus à l'extérieur constituent des canaux d'air créant devant la

roue un rideau qui évite des turbulences. Sous la plaque d'immatriculation, c'est l'échangeur du turbo qui se gave généreusement d'air frais. La prise d'air sur le capot est prolongée par une conduite à l'intérieur qui dirige le flux directement derrière le moteur afin de le refroidir.

Sur le côté, le bas de caisse resté brut reprend la forme du splitter du bouclier avant, tout en reliant les deux arches de roue bien gonflées. A l'arrière du toit, une autre série de déflecteur et de générateur de vortex stabilisent la voiture. Enfin, sur la malle de coffre, l'élément aérodynamique le plus massif trône fièrement. Ce large aileron très "Fast & Furious" génère une quantité importante d'appui, tout comme le fond pratiquement plat mais bien plus discret. Au centre du bouclier arrière, ce sont 3 sorties d'échappement, deux grandes et une petite, qui font résonner le 4 cylindres en ligne.

L'intérieur reprend l'élément emblématique des précédentes Type R avec ses sièges baquets recouverts d'une imitation de daim rouge. Cette couleur s'invite aussi un peu partout dans l'habitacle, en surpiquûres, comme insert ou pour souligner un détail. Le pack GT ajoute des éclairages d'ambiance rouge. Le tableau de bord arbore un certain côté futuriste. La température d'huile et la jauge d'essence sont à segment lumineux tandis qu'au centre c'est un écran qui indique la vitesse et le régime moteur. Il peut aussi afficher une shiftlight, la navigation, la pression de turbo et même... rien (eh oui, c'est aussi esthétique de ne rien mettre). Le pommeau de levier de vitesse est en aluminium, tout comme le pédalier, une signature Type R là aussi.



Sous le capot

Le 4 cylindres i-VTEC Turbo est semblable à celui de la FK2 de 2015, sa puissance a simplement augmenté de 10 chevaux grâce à un travail sur l'échappement. Le volant moteur a aussi changé pour un mono masse qui réduit l'inertie de l'embrayage d'environ un quart. Combiné à la transmission manuelle d'une précision redoutable, le groupe motopropulseur est prometteur : 320 chevaux pour 400 Nm avec un rapport final raccourci de 7% pour favoriser l'accélération en approche de la vitesse maximum.

Pour le châssis, la suspension pilotée est reconduite avec un nouveau mode confort. En plus des réglages durs et très durs, le mode confort assouplit considérablement les amortisseurs pour rendre la dixième Type R plus docile et plus vivable au quotidien. Les trains roulants ont été largement revus, autant à l'avant qu'à l'arrière. Pour soulager la direction, un système à deux axes au lieu d'un seul maintient la roue avec un bras de levier plus court, ce qui limite l'effet de couple. Une suspension multi-bras est installée à l'arrière, améliorant la tenue de route et le confort par rapport à la version précédente. Enfin, le freinage est confié à des disques largement dimensionnés, pincés par des étriers Brembo bien visible au centre des jantes 20 pouces.



Au volant

Le comportement routier de la Type R au quotidien a de quoi surprendre. Grâce au mode confort qui assoupli la suspension mais surtout agit sur la direction

assistée, la berline haute performance évolue avec flegme, quel que soit le revêtement. Emmené sur les pavés de la ville de Dresde, mon passager est plus que satisfait de cette évolution par rapport à la génération précédente.

Après un unique changement de rapport, je suis fixé : cette boîte manuelle est un chef-d'œuvre. Débattement court, verrouillage clair, guidage précis, mouvement fluide et sans effort, il n'y a simplement rien à lui reprocher. Ce n'est qu'en essayant de reproduire le temps d'usine du 0-100 que je peste un peu contre les 2 premiers rapports tout juste trop courts et qui demandent de passer la 3^{ème} avant d'atteindre la vitesse cible.

Si nous avons fait le voyage jusqu'en ex-Allemagne de l'Est, c'est un peu pour la Autobahn, mais surtout pour la piste de 4.5 km de l'Euro-Speedway Lausitzring. Ce triangle aux virages relevés comporte un tracé variant grandes courbes et petits virages avec de belles phases d'accélération les reliant. Le temps de roulage est assez limité avec, malheureusement pour moi, un échange de position imposé pile avant de rouler fort. Relégué derrière un confrère, je ne peux donc pas pousser la Type R bien loin.

Au bout de la ligne droite des stands, on attaque un gros freinage à plus de 200 km/h, tombant un rapport au passage, pour une cassure à gauche qui descend du banking. Ce freinage est le plus violent du tour, mais même lorsqu'on est debout sur la pédale de frein, l'ABS ne s'affole pas avec les roues bien droites. L'enchaînement qui suit passe en 4 avec un peu de courage, droite, gauche, petit bout droit pour tomber la 3 et refaire un droite gauche. Là, en sortie, il faut être propre, débraquer les roues pour mettre plein gaz et aller tutoyer le mur de la ligne droite extérieur. Avec un peu trop de volant, les 320 ch ne passent que difficilement au sol. Au premier essai, le témoin du contrôle de traction me sert de lampe de lecture tellement il s'allume longtemps. Freinage à 150m, celui qui ose peut se jeter sur le gros vibreur pour aller chercher la corde suivante d'une traite. Ce léger droite passe vite, mais la grande épingle gauche qui suit demande qu'on s'applique sur la trajectoire. En léger dévers, elle nous fait sentir le travail de la suspension pour contenir le roulis et le train arrière que j'aurais, pour ma part, aimé plus mobile. Gaz en grand pour le virage le plus rapide en dehors des banking. Le freinage d'entrée de courbe est appuyé mais très court pour arriver avec de l'élan et faire sous-virer la Civic jusqu'à la corde. Si le sous-virage est naturellement présent, la précision nécessaire demande de la pratique. Restent

un enchaînement interrompu par une épingle, puis un long gauche qui renvoie sur le faux anneau de vitesse et la pitlane.

L'ABS est très satisfaisant et ne se manifeste que sur des freinages trop ambitieux avec les roues pas tout à fait droites. L'ESP est plus intrusif, mais heureusement déconnectable quand on est le propriétaire de la voiture. En passant de Sport à +R pendant le roulage sur piste, la différence d'amortissement est plus perceptible que sur route. Mais c'est surtout la direction qui est transfigurée. Gagnant en fermeté, elle communique plus finement les informations au pilote. Avec des gommes SportContact6 pas avares en remontées d'indications, cette Type R est un outil de choix pour le pistard occasionnel. Pour économiser les pneus en 20", Honda Suisse se penche sur un pack roue 18" avec gomme neige et semi-slick. Cette offre avantageuse devrait être prête pour le lancement en Suisse prévu début septembre.



Verdict

Est-ce que cette Civic Type R est une bonne sportive? Oui, cent fois oui. Est-ce que je l'achèterais? Joker ! Pour une voiture, elle présente beaucoup d'atouts. Confortable au quotidien, habitable à l'arrière, mais uniquement pour 2 personnes, et dotée d'un volume de chargement satisfaisant, cette sportive ne vous forcera à aucun sacrifice.

C'est l'aspect sportif qui me fait douter. Elle est incroyablement efficace, mais il lui manque la bande sonore pour compléter le plaisir. Même travaillé, le son de l'échappement me laisse sur ma faim. Et ce train arrière un peu réfractaire à suivre les courbes me perturbe. Reste ce look, extravagant mais parfaitement assumé, et cette commande de boîte sensationnelle, qui valent le prix de la voiture à eux seuls. Finalement est-ce que je l'achèterais ? Trop tôt pour le dire, j'attends la réponse de Dieppe.



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

Nos remerciements à Honda Suisse pour l'invitation aux essais presse de cette

nouvelle Honda Civic Type R FK8.



A lire aussi

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"

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

