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

*Depuis le temps que nous l'attendions, il était évident que nous ne pouvions pas refuser l'invitation de Honda Suisse pour découvrir en primeur la nouvelle Civic Type R sur les routes d'Autriche et de Slovaquie, avec, en bonus, un essai sur le tracé du Slovakiaring.*

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'996 $cm^3$
- 310 CV à 6'500 t/min
- 400 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesse manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 270 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.7 sec.
- Poids : 1'382 kg
- Conso. mixte : 7.3 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 170 g/km
- dès CHF 36'000.-

---

Texte et photos : Sébastien Morand

La connaissance et la maitrise de Honda en matière de sportivité n'est plus à prouver. C'est en 1992 que le label « Type R » fait son apparition avec la NSX, puis ce fut au tour de l'Integra (1995), même si en Suisse nous n'avons profité de la voiture qu'à sa deuxième génération (1998). Entre deux, la première Civic Type R a vu le jour (1997) en digne héritière des tout autant iconiques CRX. Depuis 2007, année de sortie de la précédente Civic Type R, l'attente est interminable pour les amateurs de la marque. La concurrence en profite pour déployer les grands moyens afin de ravir à Honda la clientèle des « Hot Hatches », avec, notamment, la Megane RS, les Focus ST/RS, la Leon Cupra et l'Astra OPC.

Enfin, en mars dernier, à l'occasion du Salon de Genève, après plusieurs expositions de différents « showcar » durant les deux dernières années, Honda dévoile enfin la version définitive de sa très attendue Civic Type R. Quelques mois après, me voilà en Slovaquie afin d'en prendre les commandes et de vérifier si la récompense est à la hauteur de cette longue.

### *Esthétique*

Une chose est sûre, s'il y a bien un sujet sur lequel cette nouvelle Civic Type R saura diviser les opinions, c'est son design. Déjà sur le modèle normal, cette neuvième génération de Civic propose un look totalement décalé. On aime ou on n'aime pas. Là, bardée d'attributs sportifs et plutôt extravagants, assurément, cette mouture va faire parler d'elle.

Ses angles acérés, son avant dynamique et son arrière imposant sont mis en exergue via une ribambelle d'artifices, tous plus impressionnants les uns que les autres. La calandre se voit greffée d'immenses prises d'air soulignées par une lame digne d'une voiture de course, et cet air ingurgité à l'avant est évacué par des extracteurs situés au-dessus et dans les élargisseurs d'ailes avant. Sur le côté, les jupes latérales renforcent l'appui tout en renforçant le style très agressif de l'ensemble. A l'arrière, c'est le bouquet final, avec un aileron surdimensionné et un diffuseur intégrant les quatre sorties d'échappement. Pas de doute, cette nouvelle Civic Type R affiche clairement son tempérament sportif, ressemblant

davantage à la version qui dispute le championnat WTCC qu'au modèle de base. A en croire les ingénieurs Honda, tout a été travaillé dans le détail pour optimiser les performances de la voiture.

Aux yeux de certains, le dessin global pourrait s'apparenter à du tuning. Pour ma part, autant j'étais mitigé en la voyant sous les projecteurs de Palexpo, autant là, je trouve finalement qu'elle n'est pas si mal, notamment dans la livrée rouge Milano. Elle me fait d'ailleurs un peu penser à la deuxième génération de Ford Focus RS, qui avait aussi fait parler d'elle avec son style plutôt bestial.

A bord, l'ambiance est tout aussi sportive avec, notamment, la présence de deux superbes baquets en tissu noir et rouge offrant un excellent maintien sans péjorer le confort. L'habitabilité est plutôt bonne, le volume du coffre également, nous aurons l'occasion de revenir là-dessus lors d'un essai plus complet. Je noterai encore le tout petit levier de vitesse qui tombe parfaitement sous la main et dont le maniement ultra court est un régal !

Au niveau du tableau de bord, on retrouve, à quelques détails près, celui de la Civic de base, et là aussi les avis divergent. Mais du moins la japonaise a le mérite de proposer quelque chose d'original, loin de la sobriété, pour ne pas dire de la tristesse, des intérieurs allemands. Quelques plastiques peu valorisants habillent néanmoins le tableau de bord et ses environs. C'est un peu regrettable de nos jours, même si l'on n'achète pas une Civic Type R pour sa présentation intérieure. Non, on l'achète pour ses performances et là, croyez-moi, vous en aurez pour votre argent. L'équipement de série est ultra complet et, si cela ne vous suffit pas, vous pouvez opter pour la version GT (+ 3'000 frs) qui vous comblera avec, entre autres, le système Honda Connect avec navigation, mais aussi l'assistance au parking avant et arrière, une climatisation bizone ainsi qu'une multitude d'assistances à la conduite (Pack ADAS).

### *Sous le capot*

Place à la pièce maitresse, le cœur de cette nouvelle Honda Civic Type R. Il s'agit d'un quatre cylindre 2.0 exploitant bien évidemment la technologie VTEC, mais qui, pour la première fois, se voit allié un turbocompresseur et la technologie « Dual-VTC ». Ce système permet d'optimiser la phase de croisement des soupapes afin de proposer un meilleur rendement et une meilleure réactivité. A

cela viennent se rajouter les avantages du VTEC, soit une puissance accrue à hauts régimes et une réactivité améliorée à bas régime.

Et les chiffres, me direz-vous ! J'y arrive… Ce ne sont pas moins de 310 CV à 6'500 t/min et 400 Nm dès 2'500 t/min qui sont transmis sur le train avant uniquement. J'en vois déjà certains lever les yeux au ciel, mais force leur sera de reconnaître que l'efficacité est bluffante, notamment grâce à la présence d'un différentiel à glissement limité. La transmission se fait au travers d'une boite manuelle 6 rapports exclusivement. Point de boite robotisée au catalogue, car cette Civic Type R se veut véritable sportive. Ce n'est, de loin, pas pour me déplaire. A noter encore que cette Civic est la plus puissante des Type R jamais produite. Sa vitesse maximale est annoncée à 270 km/h pour un 0-100 km/h abattu en 5.7 secondes.

De plus, cette Type R dispose d'un mode de fonctionnement appelé +R qui transforme la voiture en véritable bête de course. Si la puissance est la même, la réactivité du moteur est augmentée, la direction ainsi que les amortisseurs sont plus fermes et le contrôle électronique de trajectoire (VSA) devient plus permissif.

Malgré cet étalage de performances, le moteur répond déjà la norme Euro 6b et les émissions de CO2 sont de 170 g/km. Niveau consommation, la fiche technique promet une moyenne en cycle mixte de 7.3 l./100km. Nous nous réjouissons de vérifier cela lors d'un prochain test détaillé.

### *Au volant*

Avec de telles caractéristiques, il me tarde de prendre les commandes de cette Civic Type R lorsqu'enfin, au matin, nous partons de Bratislava pour rejoindre l'Autriche sur un parcours mélangeant tous types de route. Ville, autoroute, quelques petites routes de campagne, tout y passe. Je suis surpris par la souplesse du moteur et la facilité de prise en main. En effet, malgré un tempérament très sportif, cette Type R se faufile avec aisance et douceur dans la circulation.

Je constate également un amortissement plutôt ferme que j'apprécie particulièrement, je n'en attendais pas moins d'une telle auto, mais cela n'impacte pas trop le confort. Grâce à la présence du turbo, pas besoin d'aller titiller la zone

rouge, la voiture réagit immédiatement et les reprises sont excellentes. Au fil des kilomètres on viendrait presque à oublier qu'on est au volant d'une Type R.

A présent que j'ai pu constater combien cette Civic Type R peut se montrer civilisée, il est temps de découvrir son côté obscur, sa véritable identité. Réveillons le démon qui se cache en elle ! Pour cela, direction le Slovakiaring, un tracé plutôt sinueux qui devrait bien convenir à notre japonaise.

Bien installé derrière le volant avec un instructeur du circuit à ma droite, j'attaque mes premiers tours, en mode normal dans un premier temps, puis en activant le mode +R. Je constate immédiatement les capacités de la voiture, pas de doute, les 310 canassons sont bien au rendez-vous. De plus, la voiture ne sous-vire pas, elle aurait même tendance à laisser venir légèrement l'arrière pour augmenter le plaisir de conduite, c'est un régal. La motricité est très bonne, la puissance passe parfaitement au sol, tout cela notamment grâce à une suspension avant à double axe qui réduit de 55% les effets de couple. Aidé par un amortissement adaptatif dont le contrôle est indépendant pour chaque roue, ainsi que par la présence du système AHA (Agile Handling Assist) qui applique un léger freinage aux roues intérieures dans les virages serrés – et il y en a plusieurs sur ce circuit – je profite pleinement de l'excellent comportement routier. Les ingénieurs ne nous ont pas menti, une fois dans son élément, cette Civic Type R se transforme en véritable bête de piste.

L'expérience est d'autant plus concluante quand vient mon tour de monter en passager avec un véritable pilote, j'ai nommé Tiago Monteiro. Au côté de Gabriele Tarquini, également présent pour l'occasion, Tiago dispute le championnat WTCC au volant d'une Civic Type R du team Honda officiel. En plus de son talent, il connaît bien le circuit, et ça va bien vite, très vite, c'est sensationnel. La voiture se laisse emmener très facilement, les performances sont au rendez-vous. Cette nouvelle mouture de la Civic Type R est une véritable sportive, ça valait vraiment la peine d'attendre pour la savourer.

Dernier point : équipés à l'avant d'étriers 4 pistons Brembo avec des disques de 350mm, les freins n'ont jamais été pris en défaut, malgré l'usage intensif dans de telles conditions. Prometteur !

***Verdict***

Bien entendu, avec autant de chevaux sur le train avant, il faudrait pouvoir tester la voiture sur un revêtement humide, pour voir comment elle réagit. Mais, à ce stade, cette nouvelle Honda Civic Type R vient clairement se positionner comme la meilleure sportive traction avant du moment.

A mes yeux, elle surclasse largement ses concurrentes, notamment grâce à ses performances supérieures, mais surtout en offrant le tarif le plus compétitif. Proposé à CHF 36’000.- et CHF 39’000.- avec la finition GT, cette nouvelle Civic Type R offre un rapport prix/plaisir imbattable. Avis aux amateurs, il va falloir être patient car le quota 2015 pour notre pays est déjà épuisé, gage que le modèle était attendu.

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.

**A lire aussi**

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”

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

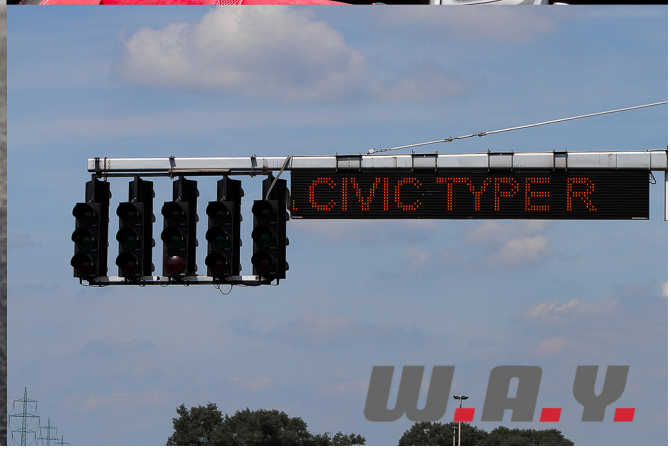
Spyshots – Honda Civic 2012

Genève 2011 – Honda Jazz Hybrid

CIVIC TYPE R
F H 2036
F H 2026
F H 2032

F H 1860
F H 1820

W.A.Y.


CIVIC TYPE R
W.A.Y.

TYPE R
W.A.Y.

AIRBAG
W.A.Y.

F H 1810
HONDA The Power of Dreams
TYPE R
W.A.Y.

TYPE R
BELL

1 3 5
2 4 6
R

W.A.Y.

+R
TYPE R
ENGINE
START
STOP
W.A.Y.

F H 1925
W.A.Y.

eset
HONDA
the power of dreams
26
W.A.Y.

F H 2032
W.A.Y.

BELL
HONDA
W.A.Y.

F H 2036
HONDA
The Power of Dreams
W.A.Y.

F H 1840
W.A.Y.

HONDA
The Power of Dreams
CIVIC
TYPE R
F H 2032
W.A.Y.

TYPE R
W.A.Y.

CIVIC
TYPE R
W.A.Y.

slovakiaring
W.A.Y.

W.A.Y.

F H 1924
CIVIC
W.A.Y.

TYPE R

W.A.Y.

F H 2036
HONDA
W.A.Y.

F H 1810
HONDA
W.A.Y.

W.A.Y.

F H 1810
CIVIC
TYPE R
F H 2032
HONDA
The Power of Dreams

F H 2026
W.A.Y.

TYPE R
W.A.Y.

CIVIC
TYPE R
F H 1840
HONDA The Power of Dreams
CIVIC
TYPE R
W.A.Y.

CIVIC TYPE R
W.A.Y.