Essai – Honda Civic Tourer 1.6 i-DTEC : Style, volume et sobriété !

La Honda Civic se décline en break « Tourer ». Après la Toyota Auris Touring, nous vous proposons aujourd'hui l'essai de la seconde alternative nippone à la fameuse Peugeot 308 SW dans le segment des breaks compacts. En voiture !

- 4 cylindres diesel turbo, 1'597 cm^3
- 120 CV à 4'000 t/min
- 300 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 195 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.4 sec.
- Poids : 1'505 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'535 x 1'770 x 1'480
- Conso. mesurée : 5.0 l/100 km
- Emissions CO_2 : 103 g/km (A)
- dès CHF 24'200.-, mod. essayé: CHF 32'200.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Près de 15 ans après avoir disparu du catalogue Honda, la version break de la Civic réapparaît sur la version actuelle afin de se relancer sur un marché européen où la marque est à la peine. Et afin d'affronter les leaders du segment, la Japonaise ne manque pas d'atouts ! Petit tour du propriétaire.

A l'extérieur

Alors que l'on assiste à un net retour au classicisme stylistique dans le segment, Honda confirme sur son « Tourer » l'originalité stylistique de sa Civic avec une poupe massive laissant augurer de réelles aptitudes pour les déménagements.

Concrètement, on ne s'est pas cassé la tête du côté de Slough (GB) où la Civic est fabriquée et Tokyo, où Honda réfléchit aussi. Reprenant la base de la version 5 portes, le porte-à-faux arrière a été allongé de 235 mm et pis c'est tout. Simple mais efficace. Personnellement je trouve le résultat plutôt intéressant, contrastant avec le reste de la production actuelle.

La face avant, toujours exubérante et agressive, n'évolue pas. La ligne de toit s'allonge pour finir quasi à la verticale avec le hayon tandis que les galbes très prononcés des ailes assoient l'ensemble. De même, la lunette arrière participe à cette impression, en abaissant visuellement les phares et la rampe qui les rejoint, de part sa plus grande surface que sur la berline. Le profil semble particulièrement étiré et les énormes passages de roues sont soulignés d'une bande noire.

Au final, on aime ou on n'aime pas, mais la Honda Civic Tourer a le mérite d'afficher une réelle personnalité suscitant des avis tranchés.

A l'intérieur

Qui dit break, dit forcément volume de chargement important. Et la Civic Tourer, dans ce domaine, fait un sans faute. Avec pas moins de 624 litres à disposition des bagages, c'est le coffre le plus logeable du segment. A titre de comparaison, la Skoda Superb bien plus encombrante à l'extérieur, n'offre « que » 633 litres. Pour la Honda, la capacité augmente à 1'668 litres une fois la banquette arrière rabattue.

A noter également la présence des sièges « Magic Seats » que nous avions découvert sur la Honda Jazz. Grâce à un mécanisme astucieux, les dossiers se replient et s'abaissent dans le plancher simplement en tirant sur une manette, offrant ainsi un espace de chargement parfaitement plat.

Il est également possible de relever uniquement l'assise afin de loger à cet endroit de hauts objets. Dans les petites attentions, je noterai encore l'espace sous le plancher du coffre de 117 litres (compris dans les 624 l. totaux), ainsi que l'emplacement sous le seuil de chargement pour y ranger le rouleau cache-bagages lorsqu'il n'est pas utilisé ou alors un parapluie, par exemple, le reste du temps.

Ces prouesses en modularité sont rendues possibles par le logement du réservoir d'essence sous les sièges avant. Gain appréciable pour le frêt, perte cependant pour les passagers arrière qui ne pourront glisser leurs pieds sous les sièges avant. Impossible dès lors également, pour le conducteur, de se placer au plus près de la route…

Pour le reste, la Honda Civic Tourer est la copie conforme de la berline. On y retrouve donc cette planche de bord plutôt torturée et futuriste, déroutante par son affichage à deux étages et une ergonomie… particulière. Les plastiques sont omniprésents, dans plusieurs textures, ce qui n'est pas très séduisant. La finition est par contre rassurante et l'ensemble respire malgré tout la robustesse.

En termes d'équipements notre Honda jouit d'une bonne dotation de base. L'arsenal d'assistances de sécurité est en option, mais à un prix plutôt doux, CHF 1'100.-. J'apprécie également la caméra de recul de série, tant la vision par la lunette arrière est détestable.

A noter en outre que les deux finitions haut de gamme (Lifestyle et Executive) embarquent de série une suspension arrière adaptative qui permet de maintenir l'assiette de la voiture quelle que soit la charge embarquée. Unique dans le segment !

Sous le capot

La Honda Civic Tourer est disponible en deux motorisations. En premier lieu un 4

cylindres essence 1.8 l. de 142 CV à 6’500 t/min et 174 Nm à 4’300 t/min. Nous avons hérité de la seconde, un diesel de 1’597 cm3 développant 120 CV à 4’000 t/min et 300 Nm de couple à 2’000 t/min.

Si la réputation de Honda en termes de conception de moteurs essence n’est plus à faire, le constructeur japonais s’est mis au diesel « maison » que depuis 10 ans environ. Et le moins que l’on puisse dire c’est que le dernier arrivé fait très, très fort ! A l’usage ce bloc se montre particulièrement alerte et ne rechigne pas à prendre les tours. Certes un peu creux en-dessous de 1’500 t/min, le couple déboule à 2’000 t/min pour lancer notre break avec vigueur et offre une belle souplesse, aidée par un temps de réponse du turbo quasi immédiat.

Accouplé uniquement à une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports bien étagée et au guidage parfait, ce bloc se joue des 1’505 kg de notre auto avec maestria, tant en conduite coulée sur le couple qu’en conduite plus dynamique. Seule la motorisation essence est disponible avec une boîte automatique à 5 rapports en option.

La grande surprise provient de la consommation. Annoncée à 3.9 l./100 km en mixte, j’aurai mesuré une moyenne de 5 l./100 km tout rond sur les 2’600 km de mon essai et ce n’est pas faute de m’être battu pour exploiter toutes les ressources de l’engin ! Le record aura même été de 4.2 l./100 km à la pompe, sur un périple de 700 km me menant en Autriche par les autoroutes allemandes où je ne me suis pas privé de rouler à fond ! Ce chameau vous offrira pas moins de 1’000 km d’autonomie avec son réservoir de 50 litres. La fonction « Econ » permet notamment de lancer ou relancer l’auto plus progressivement qu’en mode normal, au bénéfice de la consommation.

Au volant

Bien installé dans les sièges aux maintien et confort parfaits, la prise en main de cette Honda se fait avec décontraction. Le volant à jante épaisse tombe parfaitement dans les mains, de même que le levier de vitesses. La position haute, forcée par la présence du réservoir sous les sièges avant, nous l’avons vu, permet à la fois une vision parfaite sur l’instrumentation à « deux étages » ainsi que sur l’extérieur. Vu comme un désagrément de prime abord, on s’y fait finalement très vite.

A la conduite, cette Civic Tourer est plus que convaincante avec un comportement au-dessus de tout soupçon. L'ensemble direction-train avant est irréprochable en précision de même qu'en remontées d'informations, aptitude de plus en plus rare de nos jours. J'aurais cependant apprécié une dureté plus prononcée de la direction… Eh oui, malgré son badge « Sport », cette Civic-là n'a pas cette vocation. Cependant, l'impression de légèreté sur l'essieu avant incite immanquablement à peaufiner les trajectoires. L'arrière suit sans broncher et l'équilibre général de l'auto n'est jamais pris en défaut ; l'amortissement, plutôt typé confort sans jouer les « pompes à vélo », se montre prévenant et surtout assure un maintien de caisse exemplaire en courbe.

Les 300 Nm de couple passent sans souci sur le train avant qui par ailleurs, de part ses réglages, parvient à admirablement atténuer la tendance au sous-virage typique des tractions. Ajoutez à ce tableau un maniement de boîte de vitesses précis et court et un moteur fougueux, on se surprend à enchaîner les courbes à de belles moyennes horaires ! Sur revêtement bosselé ou sous la pluie, le comportement de la Civic Tourer reste souverain et sécurisant.

Dans la vie de tous les jours, le gabarit contenu de la Civic Tourer lui permet d'affronter la circulation urbaine avec quiétude. Seul grief dans cet usage, la visibilité de 3/4 arrière complètement obstruée. Pour le reste, le niveau de confort est très bon. J'émettrais une petite réserve sur le niveau sonore à haute vitesse, où les bruits de roulement et de moteur auraient pu être un tantinet mieux filtrés. Qu'à cela ne tienne, le système hifi embarqué est de qualité largement suffisante pour y remédier.

Verdict

Eh bien cette Honda Civic Tourer est plutôt une bonne surprise. Alors certes il faut se faire à son style tarabiscoté, mais elle tire son épingle du jeu avec un volume de chargement record et un couple moteur/châssis vivant et très homogène. Je regretterai juste une habitabilité un peu chiche à l'arrière et une présentation intérieure moins valorisante que ses concurrentes.

Ceci dit, la Japonaise peut sans conteste garder la tête haute face à la Peugeot 308 SW, la nouvelle référence, qui sera d'ailleurs à l'essai tout prochainement chez nous.

En termes de prix, la Civic Tourer sera vôtre dès CHF 24’200.- (version de base « S »), jusqu’à CHF 36’700.- pour le haut de gamme « Executive ». La version « Sport » ici essayée débute à CHF 29’500.- en essence et CHF 31’500.- en diesel.

Prix et options – Honda Civic Tourer 1.6 i-DTEC Sport

Prix de base : CHF 31’500.-

Peinture métallisée : CHF 700.-

Prix TOTAL : CHF 32’200.-

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 Tourer 1.6 i-DTEC Sport.

A lire aussi

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”

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
W.A.Y.

GE 738835
W.A.Y.

GE·736835

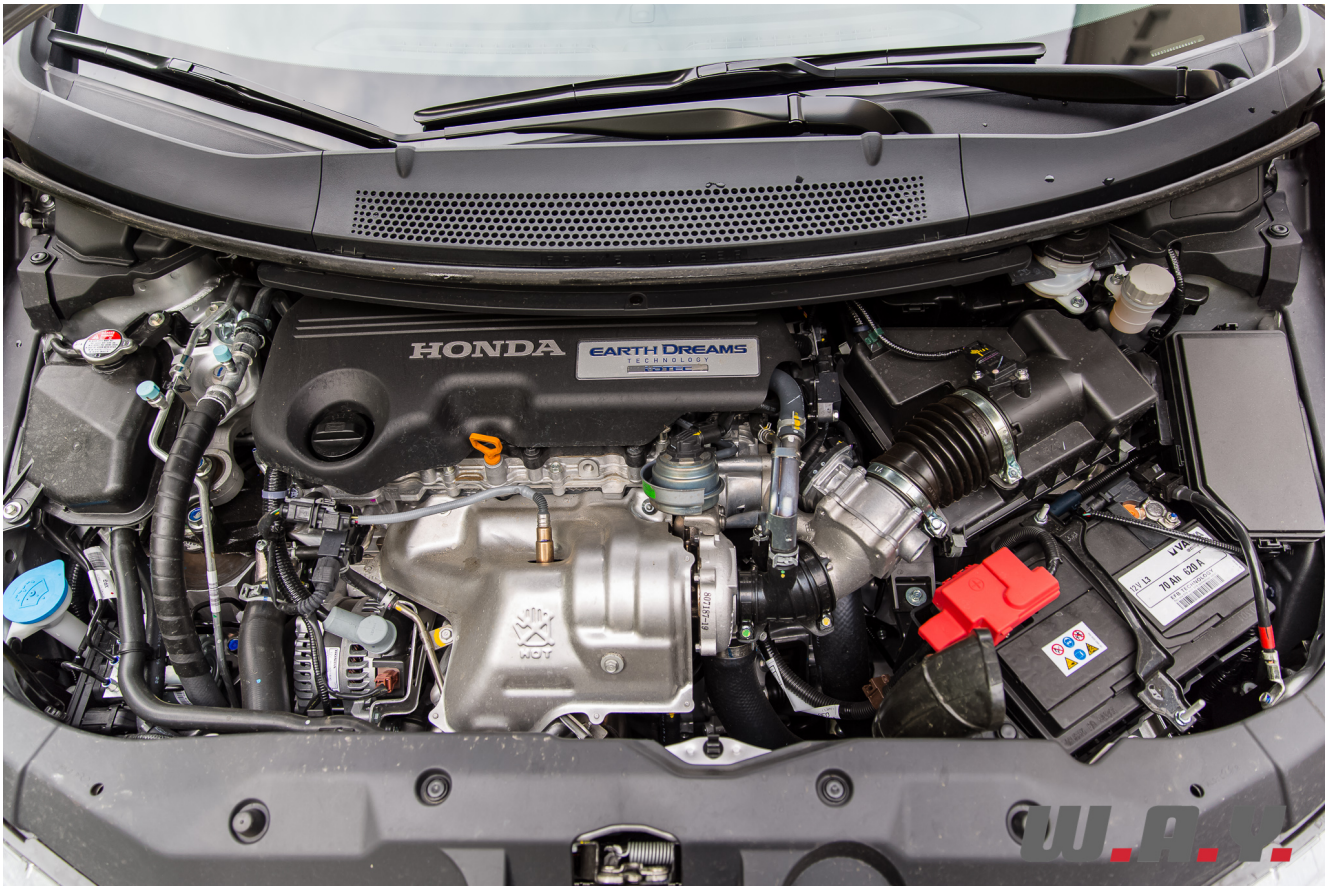
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AUTO
20°
AUTO
20
A/C
ON/
OFF
MODE
FRONT
REAR
SYNC
OFF

W.A.Y.


HONDA
EARTH DREAMS
TECHNOLOGY

FM1 ST 1RTS-1ERE
TA:TP
l/100km
0 5 10 15 20
AVG. A5.1 l/100km
21°c 002612km 17 52
PASSENGER AIRBAG

PASSENGER AIRBAG

GE 736 835
W.A.Y.

GE 736 835
W.A.Y.

GE 736835
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GE·736 835
HONDA Honda (Suisse) SA
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GE 736 835
W.A.Y.

GE·736835
W.A.Y.

GE·736835
CIVIC
W.A.Y.