

Essai - Honda Civic Type R (FL5) : Plus mature sans perdre sa sportivité

Véritable légende des voitures japonaises, la Honda Civic Type R revient sur le devant de la scène avec une cinquième mouture, nom de code FL5, basée sur la 11^{ème} génération de Civic. Sportive radicale qui délivre sa cavalerie sur le train avant exclusivement, elle génère toujours autant d'engouement. Mais voyons si avec les années, elle a su conserver son tempérament alors que ses lignes ont gagné en maturité.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'996 cm³
- 329 ch à 6'500 t/min
- 420 Nm à 2'200 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 275 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.4 sec.
- Poids : 1'429 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'594 x 1'890 x 1'407
- Conso. mesurée : 9.75 l/100 km
- Emissions CO₂ : 186 g/km (F)
- dès CHF 59'990.-, mod.essayé: CHF 64'974.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Patrick Schneuwly / Vidéo : Quentin Gayere - QG.Media

Il y a cinq ans, je me trouvais au volant de la précédente Civic Type R (FK8) et vous livrais mes impressions, convaincu par sa sportivité mais un peu moins par son look. Cette dernière-née affiche un style plus enclin à me convaincre même si ça reste relativement tape à l'œil, il ne faudrait pas non plus tout révolutionner.

Il n'est plus vraiment nécessaire de présenter le mythe Type R que le constructeur japonais a principalement décliné sur son modèle phare, la Civic. De la sportivité pure et dure qui, au fil des ans, conserve des adeptes même dans un monde où l'automobile passion disparaît gentiment au profit de la raison. Quelle tristesse ! Heureusement, quelques marques la font perdurer, je pense notamment à Alpine et à Toyota. Par contre, en matière de berline compacte, « hot hatch » comme disent les anglais, ça s'amenuise drastiquement. Finies les Focus RS et les Megane RS, la Ford Focus ST et la Hyundai i30 N sont un peu plus sages et la seule avec un véritable tempérament, la Toyota GR Yaris, est nettement plus petite. Et sa grande sœur, la GR Corolla, n'est pas disponible dans notre pays. Tout se perd... Et je ne parle même pas de la Golf GTI car elle n'a clairement plus rien de « hot »... Enfin, je vais arrêter là mon discours de « vieux con passionné ». Découvrons ensemble la rebelle nipponne qui nous intéresse aujourd'hui.



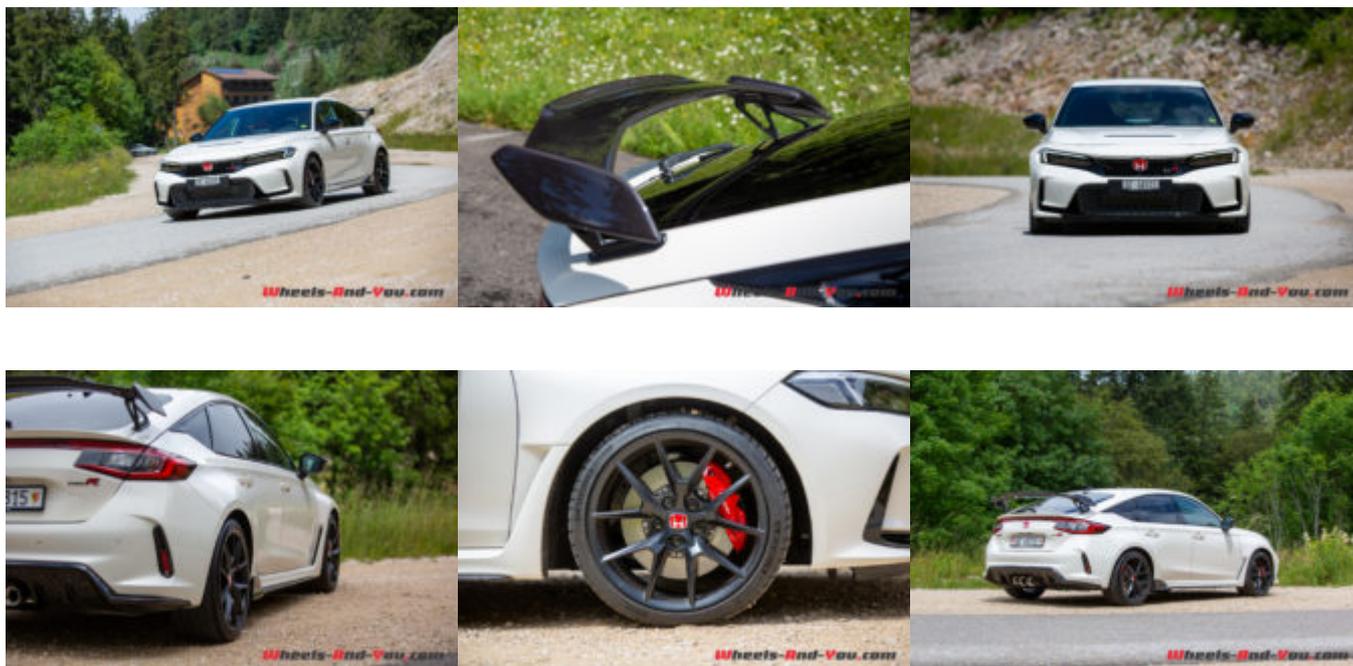
A l'extérieur

Comme je le disais en introduction, cette nouvelle Civic Type R arbore un style plus sobre que la précédente. La teinte « Blanc Championship » de notre auto de test renforce peut-être cette impression mais s'il n'y avait pas le gros aileron, en

carbone pour l'occasion (inclus dans le Pack Carbone en option), on pourrait presque passer inaperçu à son volant.

D'accord, le bouclier avant est agressif à souhait et combiné au regard acéré des optiques très sombre, notre japonaise donne vraiment le sentiment de tout vouloir avaler sur son passage. Rajoutez-lui les hanches bien prononcées aussi bien à l'avant qu'à l'arrière ainsi que les belles jantes noir mat et vous constatez, en vous y attardant, que cette nouvelle Civic Type R affiche quand même une certaine prestance. Toutefois, elle le fait avec un tantinet plus d'élégance que précédemment et je trouve ça très réussi.

A l'arrière, entre le spoiler et la triple sortie d'échappement, c'est un peu moins raffiné. C'est sûr, la Civic Type R affirme son identité. Mais malgré cela, l'ensemble se veut plus sobre et ça devrait convaincre la clientèle historique qui n'a plus vraiment vingt ans. Les irréductibles adhèrent sûrement un peu moins mais prenez le temps de bien l'observer et vous verrez qu'elle n'a pas tant perdu de caractère.



A l'intérieur

Une fois la porte conducteur ouverte, je ne peux que remarquer les magnifiques baquets revêtus de tissu rouge. Il s'agit d'une nouvelle matière, un imitation daim antidérapante. Le rendu est vraiment sympa. Comme de coutume sur les Type R, en combinaison avec le rouge des sièges avant, toute la moquette arbore la même

teinte. Ambiance racing assurée ! Il n'y a que la banquette arrière qui est habillée de noir, toujours avec cette même nouvelle matière. C'est sûr que pour l'œil non averti, ça claque direct lorsqu'on le découvre, mais c'est typique des Type R et je trouve que ça correspond parfaitement à l'esprit de l'auto.

Petit bémol, alors que notre voiture d'essai dispose du Pack Carbone, la console autour du sélecteur de boîte aurait dû être en carbone mais ce n'est pas le cas. Probablement un petit couac sur cet exemplaire en tout début de production. Rien de dramatique mais il me paraissait important de le préciser car si vous optez pour cette option, ça sera différent de nos photos et plus joli.

Pendant mon essai, j'avais l'impression que cette nouvelle Type R était plus grande que la précédente mais finalement, les chiffres démontrent que la différence n'est pas si importante, à peine 4 cm de plus en longueur et pas tout à fait 2 cm en largeur. Néanmoins, le sentiment d'espace est bien présent, notamment aux places arrière. On peut juste regretter que ce soit une stricte 4 places. Par contre, le coffre propose un volume de 410 litres, soit 10 litres de moins que celle qu'elle remplace alors qu'en rabattant les sièges arrière, la capacité atteint 904 litres, soit 118 litres de plus qu'avant.

Pour revenir au poste de pilotage, en plus d'être particulièrement bien installé au volant, je constate que les commandes tombent parfaitement sous les mains. J'apprécie tout particulièrement le volant à jante épaisse recouvert d'Alcantara et le petit levier de vitesse en aluminium. Mais avant tout, je suis conquis par la présentation de la planche de bord. D'une part, la qualité est en hausse et surtout, le style est particulièrement réussi. Si l'ensemble compteur est assez standard, je trouve les réglages des aérateurs sublimes, qui de plus offrent une grande liberté de réglages. J'aime aussi tout particulièrement le design de l'ensemble de la planche de bord avec cette baguette grillagée. C'est vraiment de très bonne facture avec un look original. J'ai d'ailleurs eu beaucoup de retours positifs de la part des différents passagers qui sont montés à bord. Même dans les versions de base, je trouve le résultat très intéressant, qui me fait un peu penser aux Porsche 911 des années 70.



Sous le capot

Pas de surprise, pour donner vie à notre japonaise, on retrouve le fameux 4 cylindres VTEC agrémenté d'un turbocompresseur et couplé à une boîte manuelle à six rapports. Cette mécanique développe 329 ch pour un couple de 420 Nm, un gain respectif de 9 ch et 20 Nm par rapport à la précédente Type R. Les performances sont légèrement à la hausse : 4 dixièmes de mieux pour réaliser le 0-100 km/h, soit un temps de 5.4 sec. A noter qu'avec cette nouvelle Civic Type R, Honda vient de récupérer le titre de la voiture traction de série la plus rapide sur la mythique Nordschleife, avec un chrono de 7' 44'' 881.

Pour ce qui est de la consommation, alors que la fiche technique promet 8.2 l/100 km en cycle mixte, j'ai mesuré une moyenne de 9.75 l/100 km sur la totalité de mon essai. Il est bon de mentionner que l'ordinateur de bord m'annonçait quasiment le même chiffre, c'est assez rare. Au vu des performances de l'auto, je trouve que tout cela est encore raisonnable.





Au volant

Parfaitement installé aux commandes de ce missile sol-sol japonais, les premiers kilomètres se déroulent en toute quiétude. D'une part cette Civic Type R est très simple à prendre en main, et je constate d'autre part qu'elle n'a pas perdu sa précision légendaire. La direction est incisive et précise. J'aurais peut-être aimé un peu plus de retour dans le volant mais le train avant est toujours aussi rigoureux et affuté. Même à basse vitesse, c'est un régal.

Malgré une suspension très ferme, l'auto reste confortable à mes yeux. Bon, je dois avouer que j'aime particulièrement les voitures dures, donc ce n'est peut-être pas totalement objectif. Mais je suis au volant d'une Type R et cela doit se ressentir. Le moteur et l'échappement sont plutôt discrets, rendant tous vos déplacements en ville ou sur autoroute parfaitement acceptables, à l'instar d'un modèle normal. Cette nouvelle Honda Civic Type R est un véritable agneau, elle se manie en douceur.

Mais il est temps de passer aux choses sérieuses. Voyons maintenant si elle sait se transformer en loup ! Direction mes tracés habituels agrémentés de courbes rapides et de petits virolets. La japonaise répond présent sur toute la ligne, son comportement routier est encore et toujours excellent. Une fois inscrite en virage, rien ne viendra la perturber et cela même à rythme très soutenu. Pas grand adepte des tractions, je dois admettre que les ingénieurs ont effectué un travail d'orfèvre. C'est tout simplement grandiose, il n'y a aucune prise de roulis ou de survirage.

On pourrait éventuellement lui reprocher d'avoir perdu un peu de sa bestialité au fil des générations mais franchement, je trouve que c'est très bien ainsi. Même en appliquant une cadence au-delà de la raison et de certaines règles, cette Civic déboule sur l'asphalte avec ferveur. Je note encore l'excellent grip du système de freinage et le maniement exemplaire du levier de vitesse.



Verdict

Pour moi, pas de doute : le mythe perdure et gagne en qualité. Même si certains puristes la trouvent un peu trop sage, cette nouvelle Civic Type R est une belle réussite. Elle distille un véritable plaisir de conduite qu'on ne trouve quasiment plus de nos jours et rien que pour cela, elle me charme entièrement.

Par contre, elle le fait payer au prix fort en comparaison avec sa devancière. Avec un tarif débutant à CHF 59'990.-, c'est une augmentation de plus de CHF 15'000.- ! La pilule est difficile à avaler, même si les prestations sont quasiment sans faille.

Bien évidemment, on peut encore préciser que son équipement est ultra complet, avec tout ce qu'on peut attendre d'une auto de nos jours, mais ça risque quand même de dissuader une partie de la clientèle, même parmi les plus assidus.



Prix et options - Honda e Advance

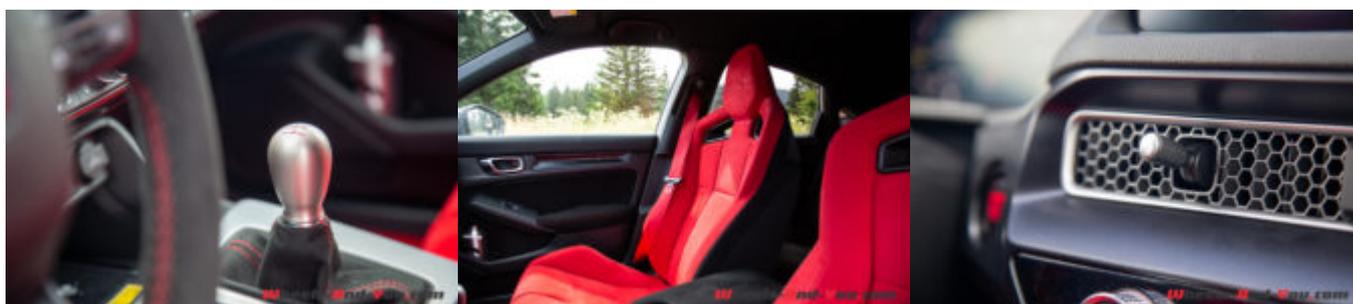
Prix de base : CHF 59'990.-

Peinture "Blanc Championship" : CHF 990.-

Pack Carbone : CHF 3'595.-

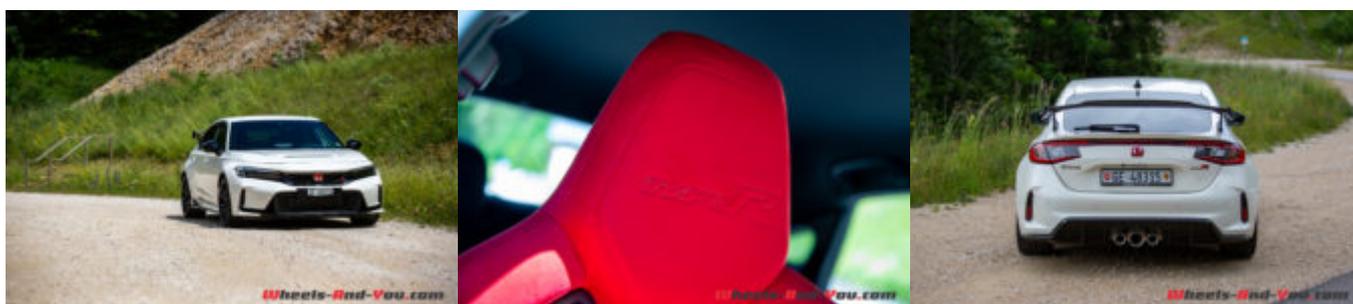
Pack Illumination Rouge : CHF 1'399.-

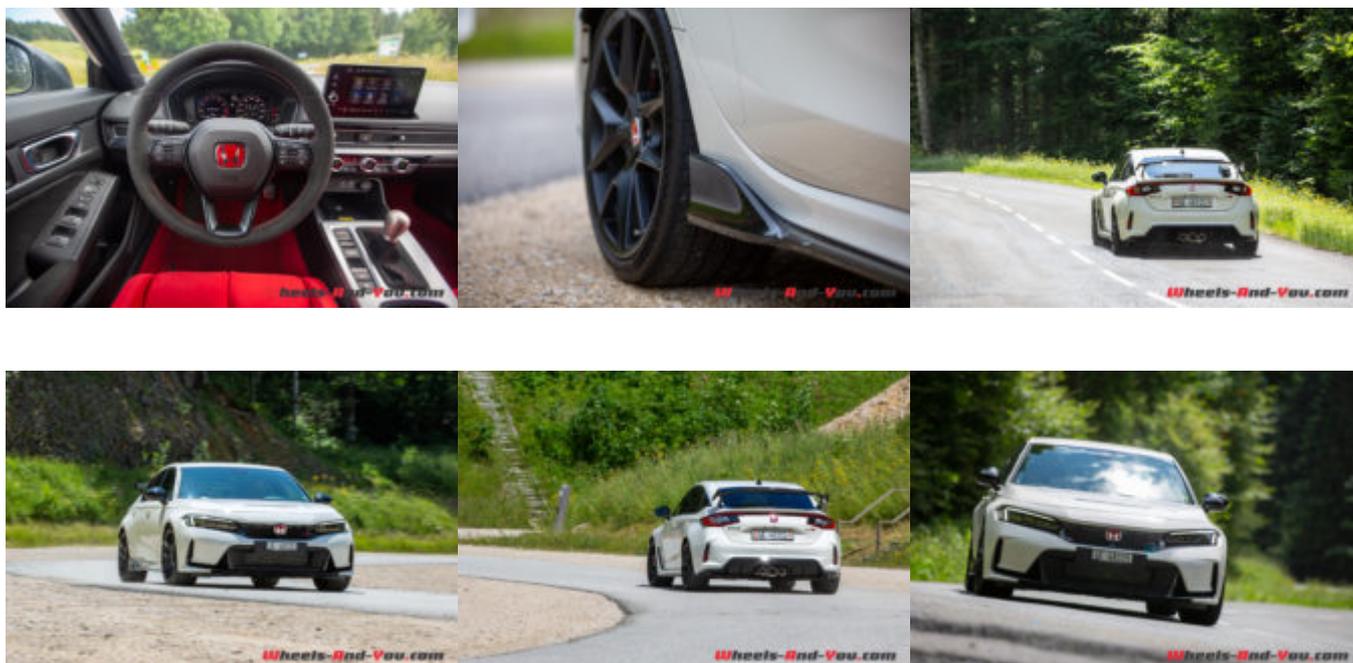
Prix TOTAL : CHF 65'974.-



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

Nos remerciements à Honda Suisse pour le prêt de cette Honda Civic Type R (FL5).





A lire aussi

Essai - Honda e Advance : Electron acidulé !

Premier contact - Honda e Advance : En concentré de bonne humeur

Essai - Honda CR-V 1.5 i-VTEC : Le compagnon vagabond

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

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"

Nouveauté - Honda Civic Type R MY2020

Présentation - Honda Jazz

Présentation - Honda e

Nouveauté - Honda CR-V

Nouveauté - Honda Jazz

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

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

