



Un essai détaillé
de Christian HUBERT



Honda Civic Type-R



La concurrence

Alfa Romeo 147 GTA V6	34.950 €	4 m 17	250 ch
Audi A3 3p. 1.8T Ambition	25.500 €	4 m 15	180 ch
BMW 325 Ti compact	31.700 €	4 m 26	192 ch
Honda Civic Type-R	22.500 €	4 m 14	200 ch
Citroën Xsara Coupé 2.0i VTS	21.050 €	4 m 19	167 ch
Volkswagen Golf 3p. 2.8 V6	28.820 €	4 m 15	204 ch
Mini Cooper S	22.300 €	3 m 63	163 ch
Opel Astra 2.0T OPC 3p.	25.900 €	4 m 11	200 ch
Clio Renault Sport 2.0 16v	20.850 €	3 m 78	172 ch
Seat Leon Cupra 1.8T R	32.960 €	4 m 19	210 ch

FURIEUSEMENT

Inadaptés, nos taxis ?

Pourquoi faut-il donc que nos taxis, surtout dans nos grandes villes, soient encore et toujours de très conventionnelles berlins ? Faites le test à Bruxelles : neuf fois sur dix, la centrale vous envoie une espèce d'antiquité vraiment peu digne de la capitale de l'Europe. Dans le meilleur des cas, l'engin est à peu près propre, mais n'essayez pas de boucler votre ceinture de sécurité à l'arrière (ce qui est pourtant... obligatoire!) : tantôt elle a totalement disparu, coincée dans le dossier, tantôt elle est cachée par une couverture qui dissimule péniblement l'âge de la banquette. Vous prenez l'avion et vous n'avez qu'un bagage à main que vous désirez conserver sous les yeux parce qu'il contient vos billets et votre argent ? Pas de place : il vole dans le coffre, au milieu de débris divers. Vous êtes trois ? Il faudra s'entasser inconfortablement derrière, le siège à côté du conducteur étant occupé par son petit attirail personnel... Il existe pourtant de nos jours une quantité de monovolumes ou de minibus dérivés d'utilitaires qui conviennent particulièrement bien à un service taxi. Des sièges individuels, de la place à profusion à l'intérieur de l'habitacle pour accueillir les valises. Bien entendu, on en trouve peu en noir ou en blanc. Mais ce genre de détail parfaitement ridicule n'intéresse que les politiciens chargés de mettre de l'ordre dans le secteur. Pour notre part, l'engin peut être bleu métallisé ou vert pomme, dès lors qu'il est réellement adapté à l'usage auquel on le destine !

Bruno Godaert

La marque

Honda se bat avec Nissan pour la deuxième place des constructeurs japonais. Florissant au Japon, mais surtout aux Etats-Unis, Honda peine en Europe, essentiellement en raison du retard pris dans l'alimentation diesel, notamment sur ses voitures de loisirs, HR-V et CR-V, sur le Stream et sur l'Accord. En Belgique, Honda n'occupe que le 24^e rang, et a perdu 30% au cours des deux premiers mois de 2003.

Le modèle

L'appellation Type-R est arrivée en Europe avec l'Integra, une fantastique voiture dans le domaine de l'efficacité. Une vraie petite voiture de course, passionnante à piloter. A la disparition (européenne) de l'Integra, Honda transféra le sigle sur l'Accord, de conception nettement moins sportive, et ce mariage fut un échec. Voici maintenant la Type-R dans la famille des Civic, où l'intégration est nettement mieux réussie.

Les versions

Les versions de Civic sont multiples : 3 portes, 4 portes (pas importée chez nous), 5 portes, Coupé, et même Stream, la variante monospace. Mais la Type-R n'existe qu'en une seule version, la 3 portes, avec une seule motorisation et un seul niveau d'équipement.



La fiche technique

Longueur	4 m 14
Largeur	1 m 695
Hauteur	1 m 425
Empattement	2 m 575
Poids	1.210 kg
Coffre	de 315 à 610 dm ³
Pneus	205/45 R17
Réservoir	50 litres
Moteur	en alliage 4 cyl. en ligne, 16v, 2 ACT
Cylindrée	1.998 cc
Puissance	200 ch (147 Kw) à 7.400 tr/min
Couple	196 Nm à 5.900 tr/min
Transmission	AV
Alésage - course	86x86

L'équipement

Aide au stationnement	Non disponible
Antibrouillards AV	Non disponible
Banquette AR rabattable	S
Boîte automatique	Non disponible
Climatiseur	Non disponible
Cruise control	Non disponible
Essuie-glace AR	S
Intérieur cuir	Non disponible
Jantes en alliage 17 pouces	S
Lève-vitres électriques	S
Ordinateur de bord	Non disponible
Peinture métallisée	400 €
Projecteurs au xénon	Non disponible
Rétroviseurs électriques	S
Alarme	S
Siège AV réglable en hauteur	Non disponible
Sièges AV électriques	Non disponible
Sièges chauffants	Non disponible
Système navigation (accessoire)	3.270 €
Télécommande	S
Toit ouvrant électrique	Non disponible
Volant réglable hauteur (profondeur indisponible)	S
Série limitée 30 ^e anniversaire	24.100 €

Les chiffres

Vitesse maximale	228 km/h	Consommation sur route	7,1 l
De 0 à 100 km/h	7,2 s	Consommation mixte	8,9 l
Km départ arrêté	27,5 s	Prix achat	22.500 €
Garantie	3 ans/100.000 km	Taxe circulation (11 cv)	316,54 €
Consommation urbaine	12,3 l	Taxe mise en circul.	2.478 €



A l'arrêt



Par définition, par obligation, cette sportive pure et dure est relativement spartiate. On ne le lui reprochera pas. On a gagné du poids partout où on le pouvait, notamment au niveau de l'insonorisation. A l'arrière, le confort est correct, dans la mesure où il ne s'agit que d'une 4 places. A l'avant, les sièges baquets sont d'excellente qualité, mais n'offrent, bien sûr, aucun réglage. Ceci peut interférer sur la position de conduite, d'autant que la colonne de direction n'est pas réglable. Sur le plan esthétique, c'est une réussite complète, car, si la base est bien sûr celle de la Civic normale, ses attributs sportifs sont légion.

Sur la route



Pas la moindre remarque à formuler en ce qui concerne le comportement et la tenue de route en particulier. On peut difficilement faire mieux. Les capacités de freinage excellent également. Distinction, aussi, pour la précision de la direction, la boîte à six rapports et les performances. En revanche, l'amortissement est insuffisant.

Porte-monnaie



A 200 chevaux, il n'y a que l'Opel Astra OPC qui peut rivaliser à un prix à peu près semblable. Pour le reste, il faut donner bien davantage et, si l'équipement de base est assez rudimentaire, il n'y a aucune possibilité de se ruiner dans les options, seuls la peinture métallisée et quelques accessoires comme le système de navigation étant comptés en sus.

Le bilan

On avait un peu tendance à oublier que Honda avait construit sa réputation sur ses modèles sportifs et sur ses motorisations brillantes. Le retour de la Type-R rappelle avec à-propos. Un peu moins hard que l'Integra, elle est agréable à regarder et n'en procure pas moins un véritable plaisir de pilotage – c'est le but – en régime sportif, mais aussi en conduite ordinaire à un prix honorable. Seul bémol, l'amortissement et, dans une moindre mesure, la motricité. Pour ce type d'auto, le manque d'équipement n'est pas un défaut.