

## Honda Civic e:HEV

## L'âge de raison

La onzième génération de Honda Civic débarque sur les routes européennes, célébrant au passage les 50 ans d'existence du modèle. L'heure de la maturité a sonné avec un dessin assagi et une motorisation hybride aboutie.



HONDA

## Sobre et élégante.

La Civic est sans conteste le pilier de la gamme Honda. Présente depuis 1972 au catalogue, le modèle se sera adapté à toutes les modes et tendances et chacune des dix générations précédentes aura rencontré un franc succès. Gageons qu'il en sera de même pour cette onzième qui débarque ces jours-ci sur nos routes.

## A cheval sur deux segments

Si, depuis le milieu des années 2000, le modèle se distinguait par un design affirmé voire compliqué, la nouvelle Civic abandonne l'excentricité, quitte à se montrer trop consensuelle. La face avant, aux traits statutaires, rappelle le modèle Accord vendu aux USA. La poupe est on ne peut plus passe-partout, tant par sa chute de pavillon que le dessin des optiques.

Comme toutes les générations précédentes, cette nouvelle Civic affiche des cotes accrues sur la toise: elle atteint désormais 4,55 m en longueur, soit 3,1 cm de plus que son prédécesseur. L'empattement

gagne 3,5 cm à 2,73 m. La Japonaise triche quelque peu: elle joue officiellement dans le segment C des compactes mais offre une habitabilité et des dimensions qui tutoient le segment supérieur.

Cinq passagers trouveront aisément place dans l'habitacle. Les grands gabarits pourraient cependant être incommodés par la garde au toit limitée à l'arrière en raison de la ligne fuyante du pavillon. Le hayon arrière s'ouvre sur une malle généreuse, à la capacité toutefois en retrait par rapport à la génération précédente, de 410 l à 1220 l, en raison de la présence sur réservoir et de la batterie sous la banquette et une partie du plancher du coffre.

## Qualité perçue en progrès

L'agencement intérieur suit la même philosophie que l'extérieur, en revenant à un dessin plus classique. L'instrumentation, totalement ou partiellement numérique suivant le niveau de finition, loge sous une casquette conventionnelle. L'écran

de 9 pouces du système multimédia est au sommet de la console qui accueille les commandes physiques de la climatisation et une grille courant tout le long du tableau de bord cache les buses d'aération. Notons une qualité des matériaux et de l'assemblage en très net progrès.

## Une seule motorisation

A l'instar de la Jazz (voir Contact! de janvier 2022), la Civic n'est proposée qu'en une seule et unique motorisation, baptisée e:HEV. Il s'agit du groupe propulseur hybride, inauguré en son temps sur la Jazz, modifié pour le récent HR-V et encore optimisé pour la nouvelle Civic. Il se compose d'un moteur essence atmosphérique de 2 litres et 142 ch, auquel s'associe un moteur électrique de 183 ch. La puissance combinée s'élève à 183 ch et 313 Nm de couple. A la conduite, le groupe propulseur utilise les trois modes de fonctionnement selon les conditions de conduite et les ressources disponibles: thermique pur, hy-

bride-parallèle (thermique et électrique en prise directe) et hybride-série (propulsion électrique, le thermique officiant comme générateur). Et puisqu'il n'y a pas de boîte de vitesses, le système électronique juggle les montées en régime du moteur thermique en simulant des faux passages de rapports ultra-rapides. On garde ainsi une cohérence entre la pression sur l'accélérateur et la vitesse du véhicule, les ruptures de charge du moteur thermique étant compensées par la propulsion électrique. Amusant et bluffant dans son rendu, le système participe indubitablement à l'agrément général de la Civic.

### Plus de polyvalence

Au chapitre dynamique, la Civic devient plus statuaire avec un amortissement assoupli et une stabilité optimale offerte par son long empattement. Très aboutis, les réglages châssis combinent à merveille

confort et dynamisme et la plate-forme pourrait accueillir sans faiblir une motorisation plus costaud. La direction est précise et le toucher de route toujours plaisant. En rythme plus enlevé, la Honda s'exécute sans broncher dans les enchaînements, bien aidée par des gommes Michelin Pilot Sport 4 aux qualités proverbiales. Disponible à partir de 35 990.- la Honda Civic accroît sa polyvalence et son spectre de compétences dans une catégorie où les SUV règnent en maîtres. Les berlines n'ont pas dit leur dernier mot.

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'images



### FICHE TECHNIQUE

Honda Civic	e:HEV
Moteur ICE, cylindrée	L4, 1993 cm <sup>3</sup>
Puissance max. système	183 ch (135 kW)
Couple max.	315 Nm
0 à 100 km/h	7,8 s
Vitesse max.	180 km/h
Autonomie électr. (constr)	-
Carburant	Essence
Conso. moy. constr. WLTP	4,7 l/100 km
CO <sub>2</sub> (WLTP)	108 g/km
Poids à vide	1517 kg
Dimensions (L x l x h / empattement)	4551 x 1802 x 1408 / 2734 mm
Prix de base	35 990.-



## Ducati Multistrada V4

Dominez toutes les routes

Quelle que soit la route que vous déciderez d'emprunter avec votre nouvelle Multistrada V4, que ce soit de l'asphalte ou du gravier, du sable ou des rochers, vous vous sentirez en terrain conquis. À chaque instant de votre trajet, vous éprouvez le plaisir d'un contrôle total.

La quatrième génération de Multistrada est plus polyvalente et plus facile à conduire que jamais. Sport, Travel, Enduro et Urban : quatre facettes parfaitement équilibrées pour rendre la nouvelle Multistrada V4 efficace et amusante dans toutes les conditions de conduite.

Plus d'informations sur [www.ducati.ch](http://www.ducati.ch)

