

HONDA



La Civic Type R n'a rien perdu du tempérament qui a fait sa réputation au fil des ans: ça accélère dru, ça chante, ça tient le pavé et les sensations sont au rendez-vous.

## Honda Civic Type R

# Le dernier testament

Honda présente sa nouvelle génération de Civic Type R, très probablement la dernière en 100% thermique. Plus aboutie, sérieuse et efficace que jamais, la Japonaise ambitionne de récupérer le titre de traction la plus rapide du monde avant de refermer, bien malgré elle, un livre ouvert il y a 25 ans déjà.

En juillet dernier (voir Contact! de juillet 2022), nous saluons la maturité atteinte par la onzième génération de la Civic, pilier de la gamme Honda depuis 50 ans. Sa mouture sportive, la Type R, importée en Europe depuis 25 ans, obéit à la même logique.

### ADN préservé

Moins d'exubérance et plus d'efficacité, voilà comment nous pourrions résumer le cahier des charges qui a conduit le développement de cette nouvelle génération de Type R. Sur le plan esthétique, l'en-

semble s'est assagi visuellement, malgré des voies élargies et des hanches bien marquées. Les atours sportifs sont sobres – hormis l'aileron arrière proéminent – un peu à la manière des constructeurs allemands, en toute sobriété, façon loup dans la bergerie.

A bord, on retrouve avec plaisir l'univers typique des sportives Honda. Les sièges baquets revêtus de rouge sont magnifiques et contrastent avec un mobilier simple mais qui affiche lui aussi la montée en gamme de l'agencement constatée sur la Civic classique. Et c'est avec un plaisir non dissimulé que nous retrouvons

le pommeau du levier de vitesse en forme de goutte et son débattement ultra-court.

### Point de révolution, mais de nombreuses améliorations

Un rapide coup d'œil à la fiche technique de la Type R laisserait présager que les ingénieurs nippons ne se sont pas foulés. Grave erreur! Si le dessin extérieur s'est assagi, rien n'est désormais factice. En témoignent la prise d'air sur le capot ou les écopés dans le bouclier pour le refroidissement des freins, qui ont été privilégiées à l'installation de phares antibrouillard.



HONDA



Distillée sur le seul train avant, la puissance de 329 ch passe au sol avec une *maestria* rare.

Le 2.0 turbo VTEC que l'on retrouve sous le capot est celui de la génération précédente, mais truffé d'optimisations: nouveau turbo, volant-moteur allégé, refroidissement optimisé, échappement libéré. En résulte un gain de 9 ch pour atteindre 329 ch à 6500 tr/min et 20 Nm supplémentaires à 420 Nm dès 2200 tr/min. Enfin, la boîte de vitesses reçoit des rapports réétagés et la tringlerie du levier, revue, garantit des débattements courts pour des passages éclairs.

Les performances sont en progression avec un 0 à 100 km/h en 5,4 s. et une vitesse de pointe à 275 km/h. La consommation mixte est en baisse, à 8,2 l/100 km (WLTP).

Sur la structure, les voies sont donc élargies et chaussées de gomme de 265 mm en 19 pouces, plus légères que les 20 pouces de la génération précédente. La rigidité torsionnelle augmente de 15%, tandis que le poids prend seulement une quinzaine de kilos d'embonpoint.

### Tempérament de feu

Au volant, la Civic Type R n'a rien perdu du tempérament qui a fait sa réputation au fil des ans: ça accélère dru, ça chante, ça tient le

pavé et les sensations sont au rendez-vous. On se demande même comment est-il encore possible, pour un constructeur à la vocation plutôt généraliste, de produire un tel engin. Il y a l'héritage sportif, certes, mais il faut surtout des patrons qui osent prendre ce risque dans le contexte actuel de l'industrie. Bravo Messieurs!

Trois modes de conduite (Confort, Sport et R+) sont disponibles, très marqués dans leur amplitude, notamment au niveau de l'amortissement, en plus d'agir sur la cartographie moteur, la consistance de la direction, le son du moteur et l'affichage au combiné. Enfin, un nouveau mode, Individual, permet d'ajuster les paramètres selon son envie.

Où la Civic Type R excelle également, c'est la motricité. Distillée sur le seul train avant, la puissance de 329 ch passe au sol avec une *maestria* rare. Point de retour de couple dans le volant ou de patinage intempestif: elle défie les lois de la physique. Tout au plus à la limite et sur revêtement glissant – nous avons conduit sur le circuit d'Estoril détrempe – laisse-t-elle entrevoir un tempérament très légèrement sous-vireur. Et la remontée d'informations est également exemplaire, ce qui devient de plus en plus rare dans la produc-

tion automobile actuelle. L'empattement allongé par rapport à la génération précédente assure une stabilité de tous les instants et, associé à l'amortissement piloté, digère sans broncher les transferts de masse. Saluons également le caractère du moteur: il apprécie tout autant les bas régimes, grâce à son nouveau turbo, que les hautes révolutions, comme il se doit sur une sportive japonaise. Sensationnelle et efficace, la Honda Civic Type R a le sang chaud. Son tarif toutefois pourrait refroidir certaines ardeurs, nécessitant 57 990,- francs pour l'acquérir. Il est vrai qu'à ce tarif, tout est compris et surtout on acquiert un collector puisqu'il s'agit, avec une quasi-certitude, du dernier modèle 100% thermique signé Honda. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage  
d'images

