



Civic 1.8i Executive - 140cv

Vous souvenez-vous, déjà en 1972, cette petite citadine rondelette dotée, de moteur essence, soit en 1200 soit en 1500 cc et d'une boîte automatique. Honda, marque réputée pour ses motos et sa célèbre quatre pattes, lançait à l'époque un solide pavé dans la mare en livrant une voiture abordable, plaisante à conduire et confortable. Depuis, plus de seize millions de Civic furent produites, le modèle étant refondu environ tous les cinq ans. Aujourd'hui, Honda rompt systématiquement avec toutes les traditions et remet une nouvelle fois sa Civic sur le métier pour la recréer sur de nouvelles bases. Cette dernière mouture remporte même le « Red Dot » de la catégorie Transport, prix du meilleur design international, suivant en cela la Honda S2000.

Spécialement destinée au marché européen, la nouvelle Civic est le résultat d'une série de décisions à contresens lors de sa conception, destinées à fasciner la clientèle. L'objectif de M. Matsumoto, responsable du développement de la huitième version de la huitième Civic, était de réaliser le mariage d'un design élégant, du plaisir de conduire, de la sportivité, du caractère pratique et d'une consommation modérée. Sans compromis entre ces valeurs. Contrairement à la tendance actuelle pour donner un air de puissance à une voiture, Honda a résolument diminué la hauteur, raccourci le capot et laissé de l'ampleur au coffre. Tout en réduisant les dimensions extérieures par rapport à la Civic de la génération précédente.

Tant l'extérieur que l'intérieur de la Civic se démarquent de la production automobile actuelle. L'audace raisonnable des concepteurs a accouché d'une séductrice originale au volant de laquelle vous ne passerez pas inaperçus. Le concept-car présenté au Salon de Genève en 2005 conserve pratiquement tous ses attributs, dont les deux pots d'échappement triangulaires, les antibrouillards avant trigonaux également, le tableau de bord futuriste... pour la voiture de production. Le réservoir de cinquante litres est disposé en position centrale, sous le plancher. Ainsi, l'équilibre et la stabilité de l'engin, quel que soit le remplissage, sont étonnants. De plus, le coffre y gagne en volume. Une trappe dégage un volume complémentaire important qui permettra de ranger les commissions.

L'habitacle réserve son lot d'astuces dont les sièges arrière. À première vue, rien de bien nouveau avec la banquette rabattable et escamotable en deux parties asymétriques livrant une surface parfaitement plane. À regarder de plus près, les deux sièges peuvent également se relever, dossiers et banquettes, en laissant place à un volume inédit.

Le tableau de bord regroupe les informations en fonction des besoins. Le tachymètre est loin devant, juste sous le regard à la route. Aucune accommodation n'est nécessaire pour déchiffrer les grands chiffres. À ses côtés, deux témoins lumineux annoncent la zone rouge du régime moteur et les moindres consommations. Au centre du compte-tours, plus près des yeux, l'afficheur multifonctions de l'ordinateur de bord, les témoins de température du moteur et de niveau de carburant. Au centre du tableau de bord, la climatisation, la radio, le GPS dirigé par DVD. La clef de contact insérée à droite du volant, il vous faudra appuyer le bouton de démarrage au tableau de bord à gauche pour lancer le moteur. Une sécurité pour éviter les allumages intempestifs par des mains inexpertes !

Le choix d'une motorisation essence devient rationnelle quand une épargne de deux mille euros la sépare de son équivalent diesel. D'autant que les règles fiscales la privilégient et que les avantages à la pompe sont minimes. Rappelons qu'il existe également un 1400 essence chez les concessionnaires. Le moteur de la voiture testée est le 1800 i-VTEC de nouvelle génération. Il en est qui



regretteront la linéarité des accélérations du 1800 qui n'enfoncent personne dans le dossier de son siège. La souplesse homogène du bloc offre pourtant des prestations élevées avec une sobriété singulière, et par conséquent, des émissions polluantes réduites. La culasse intègre le collecteur d'échappement et les gaz d'échappement brûlants assurent une montée en température rapide du catalyseur. Le bloc-moteur et la culasse sont en aluminium, le cache culasse ainsi que les tubulures d'admission sont en matière plastique. Une attention particulière fut apportée aux frictions. Le silence à bord est surprenant.

Nous étions trois pour ce périple et nous avons été surpris par la qualité de vie à bord et par la consommation qui est restée loin sous les sept litres aux cent, l'itinéraire suivant principalement des nationales et des autoroutes. Les Montagnes neuchâtelaises n'ont représenté que dix pour cent du trajet et les villes tout autant. Le GPS intègre tous les avantages que l'on peut attendre de lui comme le recalcul immédiat selon le chemin le plus rapide, le plus court, sans péages, sans autoroute ou le plus facile. Des mémoires de destinations préférées, du jour, des restaurants, stations-service et autres points particuliers sont accessibles. Les regards des curieux sont appréciateurs. Les commentaires lors des arrêts aux parkings aussi. En fin de semaine, nous n'avons eu qu'un seul regret : celui de devoir remettre les clés de cette voiture polyvalente ! Heureusement, dans moins de deux mois, la version diesel nous sera confiée qui nous permettra de commenter plus en avant la Civic VIII.



Familiale sportive

Prix du modèle testé : **24.610** euros
Autonomie : **50** litres = **750** km
Émission de CO₂ : **158** gr/km
Couple maxi : **174** Nm à **4.300** tr/min
Puissance maxi à : **6.300** tr/min
Poids : **1.340** kg Cx : **0.31** SCx : **0,665**
Puissance/Poids : **76.87** kW/T

