



Civic 3 portes 1.7 CTDi LS



Trente ans déjà que la Civic est apparue sur nos routes. Saviez-vous que plus de treize millions d'exemplaires ont été produits de cette petite berline compacte ? Elle en est aujourd'hui à sa septième version. La nouvelle plate-forme offre un plancher parfaitement plat sans aucun tunnel ni à l'avant ni à l'arrière.

Comme à l'habitude, Honda privilégie la qualité de ses montages et des produits mis en œuvre. Le superficiel n'a pas de place dans le modèle testé. Parfois au point de parler d'une présentation spartiate. Le lève-vitre avant gauche est automatique à la descente. L'apparence des matériaux de l'habitacle et de la planche de bord est sévère.

Pourtant, l'équipement de série est complet : radio-CD, climatisation automatique, freins et ABS à répartiteur électronique, airbags frontaux et latéraux, siège conducteur réglable en hauteur, les freins à disque aux quatre roues...



Honda s'est forgé une réputation de motoriste spécialiste des propulseurs utilisant l'essence. Les seuls diesels commercialisés

jusqu'aujourd'hui sont le fruit de sous-traitants ou associés. L'actuel 1.7 CTDi provient de Isuzu.

Cependant,

Honda y a posé sa "patte" en le modifiant de façon importante... Une façon comme une autre de préparer ses ingénieurs à la conception du nouveau 2.2 de 150 cv qui sera vraisemblablement disponible dans la nouvelle Accord. Les ingénieurs nippons ont doté le 1.7 d'une rampe commune de la seconde génération pour

Familiare Moyenne	
Prix du modèle testé :	18.015 €
TMC :	123 €
TR :	294 €
Autonomie : 50 litres = 850 km	



augmenter la pression d'injection du carburant. La puissance et le couple de ce moteur que l'on trouve aussi sur certains modèles

germaniques passent respectivement de 75 à 100 cv et de 165 à 220 Nm. La Civic propose aussi un collecteur d'admission variable qui

permet d'accroître la souplesse à très bas régime. Honda a également soigné l'isolation phonique pour atténuer largement la sonorité générale et envahissante des nouveaux diesels. Enfin, mettre un diesel sérieux dans une Honda, c'est offrir un produit de haute qualité à une clientèle désireuse de rencontrer le sérieux

Honda à un coût abordable pour les grands rouleurs. Le choix de la cylindrée (1.7 litre) diminue largement le coût des taxes et la consommation. Parce que toutes les autres qualités habituelles des Honda sont au rendez-vous.

La souplesse d'utilisation, la vivacité étonnante des reprises, les performances cadrent bien avec les qualités du châssis homogène et la direction incisive qui autorise la conduite sportive ou calme selon le tempérament du conducteur ou l'inspiration du moment. La position inhabituelle du changement de vitesses est une excellente idée. Dommage peut-être que la course de l'embrayage soit si courte. Et que le rayon de braquage soit si long... Juste une question d'habitude !

Astuce intéressante pour avoir une horloge en permanence : un bouton à la radio permet de remplacer sur l'écran, de façon continue, les indications des postes choisis.

