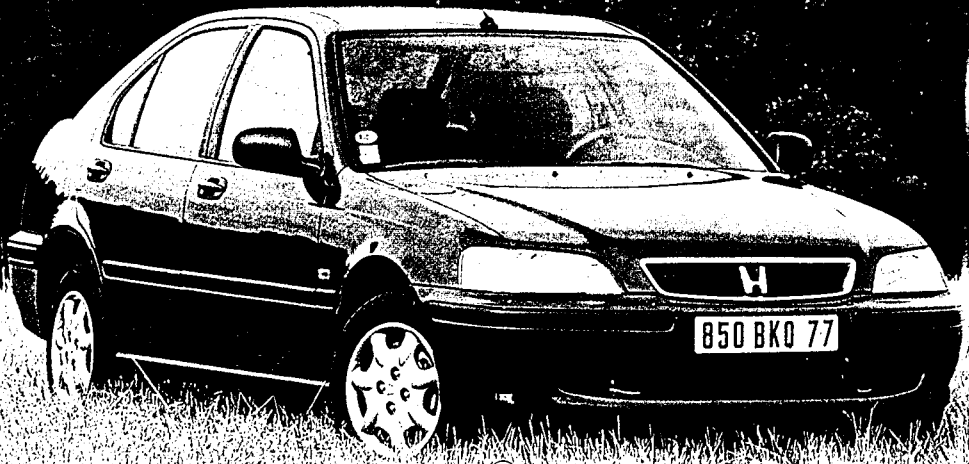


**ESSAI
DETAILLE**

HONDA CIVIC

5 PORTES



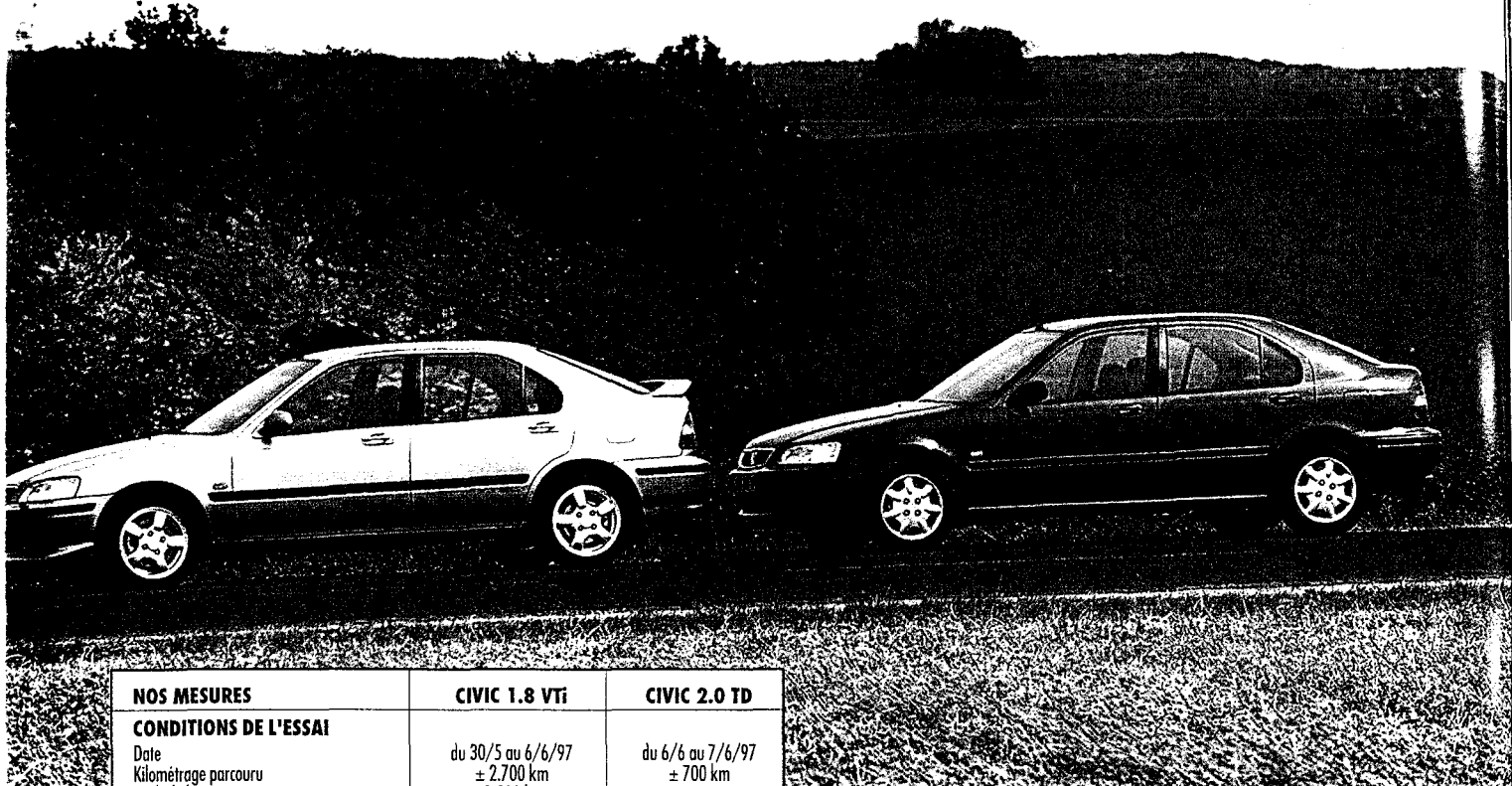
2.0 i TD



1.8 Vti

389

MONITEUR 30/04/92

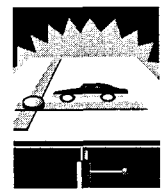


NOS MESURES	CIVIC 1.8 VTI	CIVIC 2.0 TD
CONDITIONS DE L'ESSAI		
Date	du 30/5 au 6/6/97	du 6/6 au 7/6/97
Kilométrage parcouru	± 2.700 km	± 700 km
Poids de la voiture	1.239 kg	non mesuré*
Température	18°	23°
Pression atmosphérique	1007 hpa	1008 hpa
Vitesse du vent	de 10 à 25 km/h	nulle
FACTEURS DE PERFORMANCES		
Puissance spécifique (ch/l CEE)	94	43
Aérodynamique: Cx/SCx	N.C.	N.C.
Poids/puissance constructeur (kg/ch CEE)	7,0	13,7
PERFORMANCES		
Vitesse maxi (km/h à tr/min)	215 à 7100	166 à 4.000
Accélérations (sec.)		
- 400 m (vitesse de passage)	16,0 (142 km/h)	19,2 (113 km/h)
- 1000 m (vitesse de passage)	29,5 (173 km/h)	35,7 (143 km/h)
	<u>vit. lue</u> <u>sec.</u>	<u>vit. lue</u> <u>sec.</u>
- 0 - 40 km/h	42 —	43 2,7
- 0 - 60 km/h	62 4,0	64 5,6
- 0 - 80 km/h	83 6,1	85 9,0
- 0 - 90 km/h	94 7,1	95 10,7
- 0 - 100 km/h	104 8,5	106 14,0
- 0 - 120 km/h	125 11,7	128 21,3
- 0 - 140 km/h	145 15,6	150 32,5
- 0 - 160 km/h	146 22,7	172 —
- 0 - 180 km/h	187 32,1	— —
Reprises à 40 km/h en 4^e	<u>sec.</u>	<u>sec.</u>
- 40 - 60 km/h	5,1	9,8
- 40 - 80 km/h	9,2	15,0
- 40 - 90 km/h	11,5	17,7
- 40 - 100 km/h	13,8	21,9
- 40 - 120 km/h	18,6	29,0
- 40 - 140 km/h	24,8	39,4
- 40 - 160 km/h	31,2	—
- 400 m	18,0 (118 km/h)	21,8 (100 km/h)
- 1000 m	33,2 (165 km/h)	39,6 (139 km/h)
De 60 à 90 km/h en 4^e	6,6	8,5
De 90 à 120 km/h en 4^e	6,7	11,0
Reprises à 40 km/h en 5^e	<u>secondes</u>	<u>secondes</u>
- 40 - 60 km/h	6,8	17,3
- 40 - 80 km/h	12,5	29,6
- 40 - 90 km/h	15,3	34,1
- 40 - 100 km/h	18,0	40,7
- 40 - 120 km/h	24,5	50,6
- 40 - 140 km/h	31,6	—
- 40 - 160 km/h	44,0	—
- 400 m	19,8 (107 km/h)	26,0 (72 km/h)
- 1000 m	36,5 (148 km/h)	49,2 (115 km/h)
De 60 à 90 km/h en 5^e	8,5	21,2
De 90 à 120 km/h en 5^e	9,4	15,7
CONSOMMATIONS		
Moyenne de l'essai (l/100)	10,3	7,2
Parcours commun (l/100)	11,6	7,4
Mini/maxi enregistrés (l/100)	7,7 à 13,9	4,6/9,0
Autonomie moyenne (km)	± 500	± 650
- Urbaine/extra-urbaine/mixte	11,3/7,4/8,8	7,8/4,4/5,7

► **Toute jeune encore, la Civic 5 portes se paye un léger toilettage destiné à améliorer quelques détails et renforcer son identité européenne, tandis que le remue-ménage sous les capots se traduit par deux motorisations nouvelles: un turbo Diesel à injection directe dont le principal intérêt réside dans l'économie et un 1.8 VTEC qui donne naissance à une pétillante mais civilisée version 1.8 VTI.**

François Chapus

La Civic 5 portes a perdu son cache-nez au profit d'une calandre épanouie, avec un H central chromé qui a enflé jusqu'à doubler de volume, le tout étant censé présenter le nouveau visage européen de Honda. Un signe qui distinguera désormais tous les modèles de la marque destinés à nos marchés et déjà adopté par le CR-V. Si la nouvelle calandre n'offre pas le charme suranné de celle de la cousine de tôle, la Rover 400, elle alerte des multiples changements moins perceptibles qui ont touché la face avant. Comme par exemple le capot surélevé de 15 mm, libérant l'espace nécessaire à la nouvelle motorisation Diesel. Avant de se pencher sur elle et sur les irrésistibles 169 ch du VTEC, un petit retour en arrière s'impose.



CONCEPTION D'ENSEMBLE

L'usine anglaise de Swindon a abandonné la production de la Concerto à l'automne 1994 au profit d'une nouvelle 5 portes, à peine plus grande (4,32 m au lieu de 4,26), d'un gabarit à cheval entre le segment M1 et le M2, qu'il est possible de qualifier de grande moyenne ou de petite familiale. Sous le nom de Civic 5 portes tout simplement, pour la bonne raison que celui de Concerto n'évoquait pas grand-chose pour le quidam alors que le second bénéficie d'une popularité établie de longue date. Lorsque Honda présente sa nouveauté au Mondial de Paris cette année-là, BMW a déjà kidnappé Rover, mais la 400, dernier fruit de

HONDA CIVIC 1.8 VTI & 2.0 TD

l'étroite collaboration anglo-japonaise, n'est pas encore née. Les Civic 3 portes de 6^e génération (et 4 portes), celles aux phares globuleux, non plus. Ces dernières, produites uniquement au Japon tout en reprenant la base technique de la 5 portes européenne, ont fait leurs débuts officiels au salon de Francfort en 1995. On vous épargnera pour cette fois la genèse des coupés, fabriqués, eux, aux USA, et de la CRX, japonaise pure souche (hi!). Quant au break... ben, aperçu à Genève en mars dernier, il ne figure toujours pas au catalogue, mais sera bel est bien dérivé de la tricorps et badgé *made in UK*. Voilà le décor, type labyrinthe, à peu près planté.

La version TD, annoncée dès le lancement du modèle, devient donc une réalité deux ans et demi après. Elle n'emprunte plus un bloc Peugeot comme la Concerto, mais bien le 2 litres Rover à injection directe, dans sa variante sage de 86 ch (63 kW), et non celle de 105 ch déjà installée sous le capot de l'Accord. Afin de privilégier le caractère économique, selon les responsables de la marque, et aussi, selon nous, pour laisser la préséance en matière de performances à l'Accord. Dans le haut de gamme des motorisations à essence, la Civic 5 portes se contentait jusqu'à présent du 1.6 litre VTEC relativement sage de 126 ch, dédaignant le 160 ch des VTI 3 ou 4 portes. Ce petit teigneux de 100 ch/l n'a pas été retenu sur la production anglaise, sans doute en raison de son couple perché à 7000 tours, exagéré pour une berline à vocation familiale. D'où l'apparition du «double arbre» de 1.8 litre, toujours à distribution et levée de soupapes variables par système hydraulique commandé par l'unité de gestion électronique. Ces deux nouvelles motorisations seront en principe exclusivement réservées à la Civic 5 portes.



MOTEUR

Le nouveau 1800 sort un peu moins de la norme en matière de puissance spécifique que le 1600 de la 3 portes. Il atteint quand même un joli 94 ch/l. Le gain de 202 cm³ procuré par l'allongement de la course a principalement profité au couple: une quinzaine de Newtons-mètre supplémentaires obtenus à un régime inférieur de 700 tr/min, avec 150 Nm qui répondent présent dès 2000 tours. Un collecteur d'admission à géométrie variable a également été adopté afin de lisser la courbe de couple, avec un second circuit qui s'ouvre vers 5800 tr/min. Bien éduqué, élastique à souhait à défaut d'être *coupleux*, ce moteur ressemblerait à un gentillet 16 soupapes classique de 120 ch si sa progression s'arrêtait à 6000 tr/min. Mais non, il grimpe de manière linéaire jusqu'à 2000 tours plus haut, après un imperceptible changement de phase où les soupapes décroisées passent à un fort chevauchement. Etant bien entendu que le système Honda n'opère pas en continu sur toute la plage de régimes comme le procédé *Vanos* de BMW. La rapidité des montées en régime n'a pas tout à fait la fulgurance du 1.6 au-delà de 5000 tours, néanmoins le titiller reste un vrai plaisir et, répétons-le, s'il a perdu un peu de son tempérament pointu, c'est pour offrir une certaine rondeur et beaucoup de civilité en usage calme. Sa sonorité changeante lors des montées en régimes himalayennes participe au plaisir de conduite. A allure soutenue et constante sur l'autoroute, c'est une autre histoire. Le Diesel à injection directe en provenance de chez Rover produit des vocalises moins raffinées. Si elles sont plus audibles que celle du TDI de VAG, elles restent toujours supportables et les vibrations sont parfaitement contenues. Sans le refroidisseur de l'air de charge pour alimenter le turbo et sans la gestion électronique de la pompe d'injection, ce moteur reste en retrait de la plupart des turbo Diesel de la catégorie aussi bien en matière de puissance que de couple. De peu. ➤

CARACTERISTIQUES	CIVIC 1.8 VTI	CIVIC 2.0 TD
MOTEUR		
Type	4 cylindres 16 soupapes	4 cylindres 8 soupapes
Matériau bloc/culasse	alliage/alliage	fonte/alliage
Distribution	2 ACT, 6 cames/cylindre	1 ACT
- entraînement	courroie	courroie crantée
- soupapes	en V	en ligne
- cde soupapes	basculeurs, levée et géométrie variables	poussoirs
- compensation hydraulique	non	oui
Cylindrée (cm ³)	1797	1994
Alésage x course (mm)	81 x 87,2	84,5 x 88,9
Rapport volumétrique	10,0 : 1	19,5 : 1
Puissance maxi (ch/kW CEE à tr/min)	169/124 à 7600	86/63 à 4500
Couple maxi (Nm CEE à tr/min)	166 à 6300	170 à 2000
Alimentation/allumage	injection électrom. multipoint Honda PGM-FI	Bosch (injection directe) turbo sans échangeur
TRANSMISSION		aux roues AV
Rapport de pont	4,266 : 1	3,937 : 1
Rapports de boîte et		
Vitesses à 1000 tr/min (km/h)		
- 1 ^{re}	3,230 : 1 (8,0 km/h)	3,250 : 1 (8,3 km/h)
- 2 ^e	1,900 : 1 (13,6 km/h)	1,895 : 1 (14,3 km/h)
- 3 ^e	1,360 : 1 (19,0 km/h)	1,222 : 1 (22,2 km/h)
- 4 ^e	1,034 : 1 (25,0 km/h)	0,848 : 1 (32,0 km/h)
- 5 ^e	0,848 : 1 (30,5 km/h)	0,649 : 1 (41,8 km/h)
- AR	3,000 : 1 (8,6 km/h)	3,000 : 1 (9,0 km/h)
CHASSIS		
Type		berline 5 portes, 5 places, coque autoportante en acier
Suspension avant		triangles superposés, combinés ressort hélicoïdal/amortisseur à fourche
- barre antiroulis (ø en mm)	26	21
Suspension arrière		«bras tirés», biellettes de guidage transversal, combinés ressort hélicoïdal/amortisseur
- barre antiroulis (ø en mm)	17	18
Freins avant (ø en mm)	disques ventilés (ø 282)	disques ventilés (ø 262)
Freins arrière (ø en mm)	disques (ø 262)	tambours (ø 203)
Antiblocage Bosch	série	non
Frein à main		mécanique par câble agissant sur les roues AR
Direction (crémaillère)		série
- assistance (constante)		3,2
- nombre de tours de volant		10,8/10,3
- ø de braquage (murs/trottoirs en m)		370
- ø du volant (mm)		
DIMENSIONS ET POIDS		
Empattement (mm)		2620
Longueur/largeur/hauteur (mm)		4325/1695/1390
Voies AV/AR (mm)	1465/1470	1475/1470
Largeurs aux coudes AV/AR (mm)		1340/1340
Volume mini/maxi du coffre (dm ³)		345/717
Pneumatiques	Bridgestone Potenza RE 94 195/55 VR 15	Pirelli P4000 185 HR 14
Jantes	alliage 6 J 15	tôle 5 J 14
Poids constructeur/mesuré (kg)	1.190/1.239	1.180/N.M.
- répartition AV/AR (%)	61/39	N.M.
Charge utile (kg)	470	540
CAPACITES		
Carburant (l)		55
Huile moteur (l)	3,8	4
Liquide de refroidissement (l)	4,5	6,3



LES CONCURRENTES

Vitesse maxi (mesurée) en km/h

HONDA CIVIC 1.8 VTI	215
FIAT BRAVO 2.0 HGT 20V	208
LANCIA DELTA HPE HF	215
PEUGEOT 306 S16/GTI	215
VW GOLF GTI 16V	217

170 - 180 - 190 - 200 - 210 - 220

400 m départ arrêté (mesuré) en secondes

HONDA CIVIC 1.8 VTI	16,0
FIAT BRAVO 2.0 HGT 20V	16,5
LANCIA DELTA HPE HF	15,3
PEUGEOT 306 S16/GTI	15,9
VW GOLF GTI 16V	16,0

14,0 - 14,5 - 15,0 - 15,5 - 16,0 - 16,5

1000 m départ arrêté (mesuré) en secondes

HONDA CIVIC 1.8 VTI	29,5
FIAT BRAVO 2.0 HGT 20V	30,6
LANCIA DELTA HPE HF	27,9
PEUGEOT 306 S16/GTI	29,6
VW GOLF GTI 16V	29,3

28,0 - 28,5 - 29,0 - 29,5 - 30,0 - 30,5

1000 m départ lancé à 40 km/h en 4^e (mesuré) en secondes

HONDA CIVIC 1.8 VTI	33,2
FIAT BRAVO 2.0 HGT 20V	34,3
LANCIA DELTA HPE HF	30,3
PEUGEOT 306 S16/GTI	34,3
VW GOLF GTI 16V	33,8

30,0 - 31,0 - 32,0 - 33,0 - 34,0 - 35,0

Consommation moyenne de l'essai en l/100 km

HONDA CIVIC 1.8 VTI	10,3
FIAT BRAVO 2.0 HGT 20V	10,7
LANCIA DELTA HPE HF	14,2
PEUGEOT 306 S16/GTI	10,9
VW GOLF GTI 16V	12,8

9,0 - 10,0 - 11,0 - 12,0 - 13,0 - 14,0

Moyenne des consommations normalisées en l/100 km

HONDA CIVIC 1.8 VTI	8,8*
FIAT BRAVO 2.0 HGT 20V	8,9
LANCIA DELTA HPE HF	9,4
PEUGEOT 306 S16/GTI	8,5
VW GOLF GTI 16V	8,4

*Cycle mixte de la nouvelle norme 7,0 7,5 8,0 - 8,5 - 9,0 - 9,5



PERFORMANCES

Face au chrono, ces caractéristiques se voient triplement confirmées. De manière relativement sévère en vitesse maxi, où la Civic TD est distancée d'une dizaine de kilomètres-heure par le gros du peloton (de 5 km/h en prenant les 170 km/h fournis par le constructeur), d'insignifiants dixièmes de seconde en accélérations et de façon cinglante en reprises, que ce soit en 4^e ou en 5^e. Comme en témoignent les parlantes 11 sec. pour passer de 90 à 120 km/h en quatrième, l'agrément de conduite de la Civic n'a rien de folichon (les 1.9 litre de 90 ch concurrentes se retrouvent pile 3 sec. plus vite, une éternité quand on double). Sans parler de l'absence de réponse en dessous de 1900 tours, parfois gênante en ville. Grosso modo, le bilan des performances n'est ni pire ni meilleur que celui de la Rover 420D. Mais est-ce une consolation pour Honda, surtout pour un modèle qui vise le haut de son segment? L'image dynamique du constructeur risque d'en prendre un léger coup. En prime, l'argument de l'économie ne tient que partiellement la route, dans la mesure où, dans la gamme à essence, il existe une 1.5 VTEC (désormais de 114 ch comme pour les Civic japonaises et non plus de 90 ch), proposée sensiblement moins cher au tarif et relativement économe à la pompe comme on le verra au chapitre suivant. Tout cela sans s'attarder sur la traîtrise du moteur Rover. Il nous a lâchés sur l'autoroute, de nuit, au pied d'une borne de secours, aphone comme de bien entendu. Il ne faut pas tirer la moindre conclusion de cet incident, d'autant qu'après une rapide enquête, le TD anglais montrerait plutôt une fiabilité au-dessus de tout soupçon. Après le cheval de trait, surtout quand il n'a pas toutes les qualités d'un percheron, passons au cheval de course. Les GTI et consorts et leurs gros 2 litres ont bien du mal à suivre, à l'exception de la ZX 16V, de la 306 S16/GTI et de la Golf GTI 16V, qui font jeu égal dans tous les domaines. On se situe à un niveau de performances où des berlines de 150 ch comme l'Alfa 146 ti ou la Nissan Primera GT sont distancées sur toutes les mesures. Les quelques kilos de plus par rapport à la VTi 3 portes devraient être effacés par les 9 ch supplémentaires et un couple plus confortable à tous les régimes. C'est le cas en vitesse de pointe et en reprises avec une quasi-égalité, en revanche la petite conserve un léger avantage en accélération, sans doute grâce à des rapports de boîte un fifrelin plus courts.



CONSOMMATION

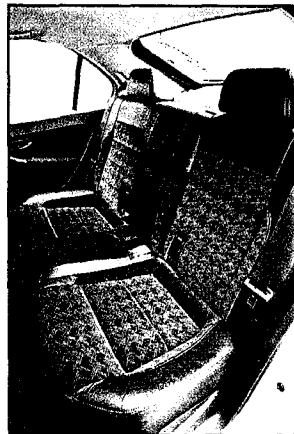
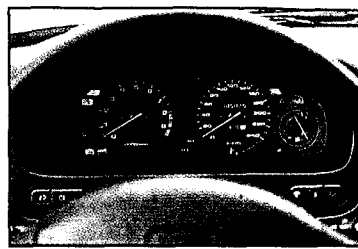
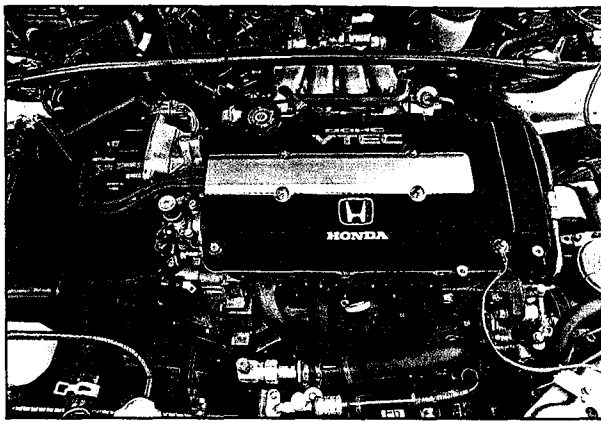
L'essai écourté de la Civic TD nous laisse des tableaux maigrichons en mesures de consommation. Comme tous les paramètres restent absolument identiques, on ressort prestement les données enregistrées par la Rover 420D: 4,6 l/100 en minimum vraiment incompressible, 9 l/100 au maxi, 6 l/100 en conduite coulée et 7 l/100 tout rond sur la moyenne de l'essai. Des chiffres à peine inférieurs (0,2 l) à ceux de la 420 SDi de 105 ch qui nous font une fois de plus regretter le choix de Honda. La médaille d'argent de l'économie lui revient quand même parmi les moyennes et familiales, juste derrière une ribambelle d'Audi et de Volkswagen équipées du TDI de 90 ch. Juste pour rire, nous avons également exhumé des tiroirs les consos de la 1.5i LS VTEC de 114 ch. Les extrêmes s'avèrent proches de ceux de la TD et la conso moyenne supérieure d'un peu plus d'un litre. Du coup, nous n'avons pas résisté à faire un rapide calcul pour l'utilisateur français, d'où il ressort que l'investissement Diesel ne sera pas amorti avant 55.000 km.

HONDA CIVIC 1.8 VTI & 2.0 iTD

CIVIC 5 portes 1.8 VTI

Consommation moyenne 10,3 l/100 km
Extrêmes de 7,7 à 13,9 l/100 km
Vitesse maxi 215 km/h
1000 mètres départ arrêté 29,5 sec.

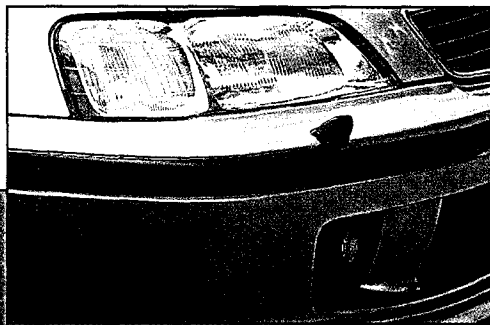
Prix de base en France 149.800 FF
Prix de base en Belgique 849.000 FB



La Civic anglaise (la 5 portes) inaugure un nouveau VTEC de 1.8 litre, un peu plus policé que le 1600, mais dont le tintamarre aux hauts régimes qu'il affectionne interdit les trajets autoroutiers à vitesse soutenue.

En revanche, moteur et boîte concourent à la mise en valeur d'un châssis aussi efficace en termes de comportement que de confort.

Un plaisir moins chèrement payé à la pompe qu'à l'achat, à apprécier sur petites routes uniquement.



LES QUALITES

- Plaisir de conduite sans faille
- Moteur vivant, sobre et performant
- Excellent confort de suspension
- Comportement facile et sûr
- Freinage à la hauteur
- Finition

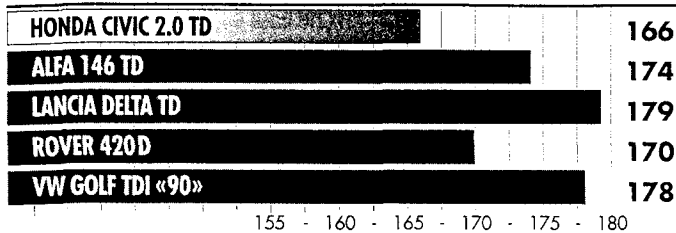
LES DEFATS

- Habitabilité AR limitée
- Bruit du moteur à vitesse soutenue: à quand la boîte 6?
- Petits bruits de carrosserie
- Eclairage intérieur indigent
- Pas d'ordinateur de bord

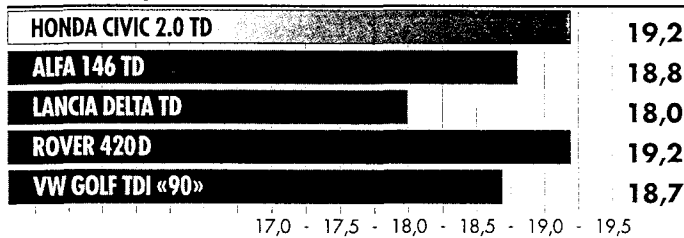


LES CONCURRENTES

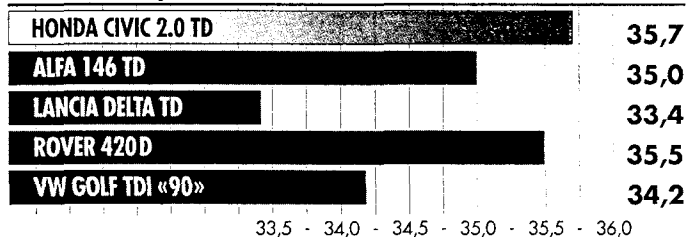
Vitesse maxi (mesurée) en km/h



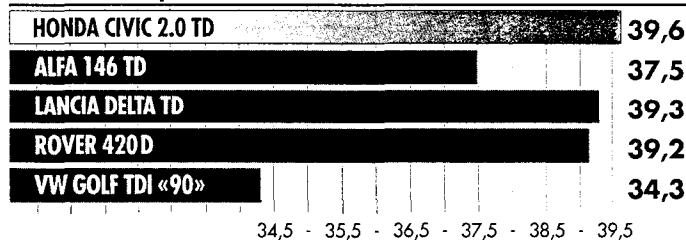
400 m départ arrêté (mesuré) en secondes



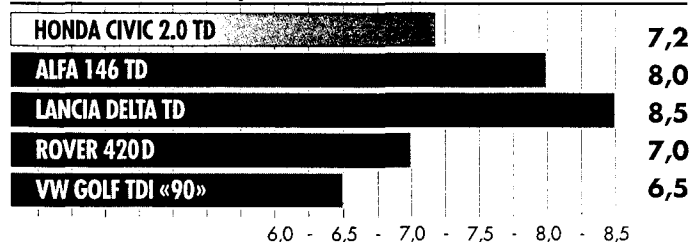
1000 m départ arrêté (mesuré) en secondes



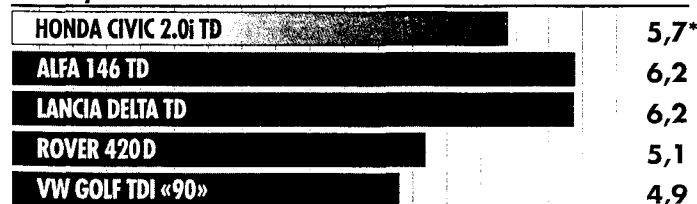
1000 m départ lancé à 40 km/h en 4^e (mesuré) en secondes



Consommation moyenne de l'essai en l/100 km



Moyenne des consommations normalisées en l/100 km



*Cycle mixte de la nouvelle norme 4,0 4,5 5,0 - 5,5 - 6,0 - 6,5



► A signaler l'absence de porte-bouchon, et la jauge pessimiste de la VTi qui nous a incités à faire le plein au plus tard à 380 km alors que le réservoir contenait encore près de 20 l. Une angoisse de la panne sèche liée à la contenance du réservoir des Civic japonaises, mais celui de l'anglaise contient bien 10 l de plus. Une autre peur au volant de la VTi touchait à l'abus de régimes vertigineux. Totalement infondée en définitive, puisqu'une attaque permanente sur les départementales de l'Aveyron s'est soldée par moins de 13 l/100 et du tourisme rapide sur nationales comme un gentil 150 sur l'autoroute ont demandé moins de 10 l/100, preuves de l'excellent rendement de ce VTEC. Le 7,7 l/100 du minimum correspond à plus ou moins 100 km/h réels sur une route dégagée en évitant de dépasser 3300 tours. Un vrai calvaire.



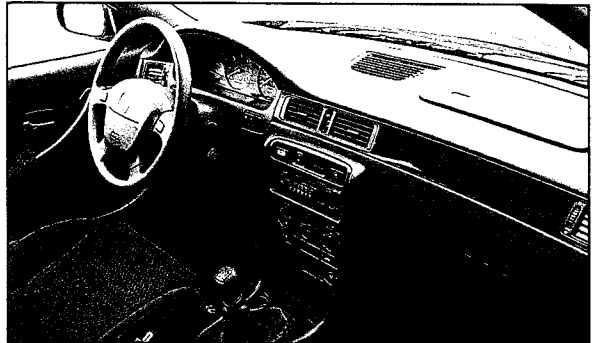
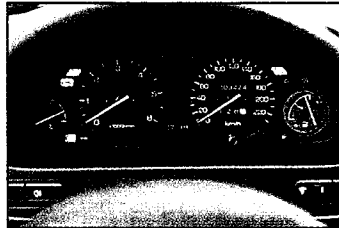
TRANSMISSION

Les choix de transmission de la VTi tiennent du compromis, avec une boîte suffisamment longue pour éviter que le moulinage du moteur ne devienne trop insupportable sur la route et afin que le brio ne s'étirole point. Et la boîte 6, alors? Vu la large plage de régimes utilisables, la solution semble idéale. Avec des rapports resserrés pour le sport, ou, ce qui ne serait pas du tout incongru, quitte à faire crier les puristes, une sixième longue pour l'autoroute. Car pour l'heure, la vocation multiusage de l'auto est largement contrariée par un moteur qui tourne à 6000 tours à 180 compteur (173 km/h réel). Le raffut devient rapidement entêtant sur un long trajet à cette allure, mais, plus grave, le ronron de la mécanique commence à incommoder à partir de 4500 tours, soit dès 140 km/h! Petites routes ou boules dans les oreilles recommandées. Une fois de plus, on encensera le changement des rapports, précis et rapide, doux et consistant, un vrai plaisir. Un raison de plus pour emprunter les départementales. Celui, bien que plus dur et plus lent, de la version TD n'est pas trop mal non plus. En revanche, les deux derniers rapports sont définitivement trop longs, comme sur la Rover, qui partage bien sûr la même boîte à la dent près.

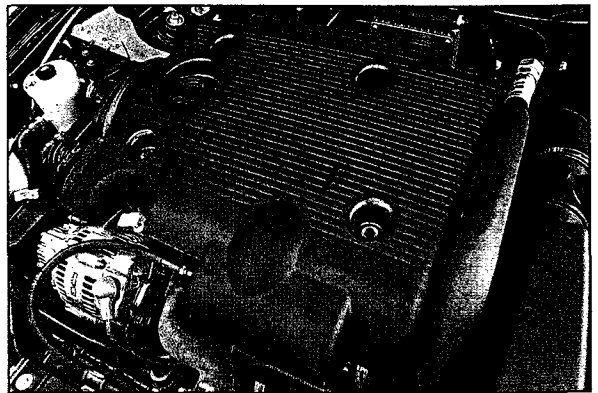


CIVIC 5 portes 2.0 TD

Consommation moyenne 7,4 l/100 km
 Extrêmes de 4,6 à 9,0 l/100 km
 Vitesse maxi 166 km/h
 1000 mètres départ arrêté 35,7 sec.
 Prix de base en France 109.800 FF
 Prix de base en Belgique 599.000 FB
 Autres versions
 2.0i TD Clim 119.800 FF
 2.0i TD Clim 644.000 FB



Après l'Accord, c'est à la Civic de goûter aux joies du gazole. Le moteur reste le 2 litres Rover, mais ici dans sa version de base de 86 ch. Ce qui explique des performances et surtout des reprises à la traîne, mais l'économie est bien au bout de la route. Cette petite familiale bien suspendue brille plus par la contenance de son coffre que par l'habitabilité réservée aux passagers installés sur la banquette.

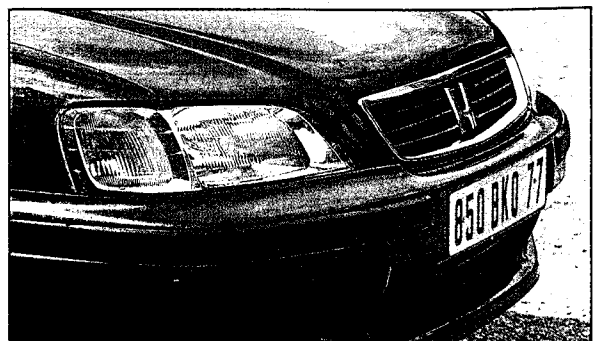


LES QUALITES

- Bon confort de marche
- Comportement plaisant et sûr
- Consommation faible
- Equipement/prix correct
- Finition de bonne qualité

LES DEFATS

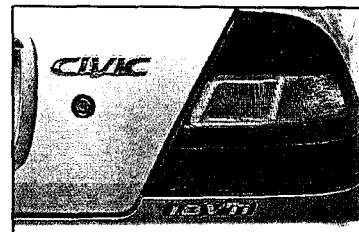
- Petits bruits de carrosserie
- Reprises atones et performances quelconques
- Eclairage intérieur unique
- Habitabilité AR limitée
- Désembuage faiblard sans climatisation





PORTRAIT-ROBOT

HONDA CIVIC 5 ptes 1.8 VTi & 2.0 iTD



PERFECTIBLE	DANS LA MOYENNE
DEFAUT GRAVE	AU-DESSUS DE LA MOYENNE
	QUALITE MARQUANTE

MOTEUR	Progression à froid		●		Le 1.8 VTEC brille comparativement moins que le 1.6 du même métal, mais en échange il apparaît plus policé. Le 2.0 TD, sans le refroidisseur air/air ni la gestion électronique de l'injection de l'Accord, nous a un peu déçus.				
	Puissance		TD	VTi					
	Souplesse		TD	VTi					
	Nervosité		TD	VTi					
CONSOMMATION	Route/autoroute			●	Le rapport performances/consommation de la VTi est franchement imbattable dans sa catégorie. Celui de la TD cède la première place au TDI de 90 ch de chez VAG.				
	Ville			●					
	Autonomie		VTi	TD					
TRANSMISSION	Embrayage (douceur si BVA)		●		Bon changement de vitesse dans les deux cas, plus rapide et plus doux avec le 1.8 litre, qui mériterait bien une boîte 6!				
	Changement de vitesse			TD		VTi			
	Etagement			TD		VTi			
DIRECTION	Précision			●	Belle précision de conduite, exacerbée par les modifications des liaisons au sol (dont les pneus) avec la VTi, et assistance bien calibrée, mais rayon de braquage très moyen sur les deux versions.				
	Maniabilité			TD		VTi			
	Rayon de braquage			●					
FREINAGE	Puissance		TD	VTi	Très bonne surprise dans le cas de la VTi. L'essai de la TD interrompu avant les tests de freinage intensifs nous laisse simplement une bonne impression en usage courant.				
	Endurance			VTi					
	Progressivité			VTi					
TENUE DE ROUTE	En ligne droite				●	Excellent bilan pour la VTi, très facile à conduire vite, à peine moins à l'aise qu'une Primera GT ou 306 S16/GTi dans les coins serrés. Elle se montre aussi prévisible et sûre que la paisible version TD, dont les prestations restent un ton en dessous, un certain sous-virage remplaçant la quasi-neutralité de la version sportive.			
	En virages			TD	VTi				
	Motricité			TD	VTi				
	Adhérence (sol glissant)			TD	VTi				
CONFORT	Suspension			TD	VTi	Le comportement efficace de la VTi se double d'un confort de suspension particulièrement convaincant, ferme mais sans la moindre sécheresse. La qualité de l'amortissement des Civic, sportives ou non, a singulièrement progressé en deux ou trois générations, comme l'isolation aux bruits de roulement, d'ailleurs. Position de conduite agréable et sièges d'une fermeté «comme il faut» magnifient un tableau à peine assombri par le manque d'insonorisation: le TDi Rover vocalise plus que le VW et le VTEC mouline souvent. L'habitabilité peut être jugée parfaitement satisfaisante en comparaison des berlines du segment M1, mais bien limitée par rapport aux familiales du segment supérieur. La banquette sera réservée aux enfants. Sans la climatisation, le désembuage nous a paru trop faible.			
	Sièges AV.				●				
	Position de conduite				●				
	Position des commandes				●				
	Habitabilité AV.				●				
	Banquettes AR.				●				
	Habitabilité AR.		●						
	Insonorisation		VTi	TD					
	Chauffage				●				
	Ventilation		TD	VTi					
CARROSSERIE	Accès aux places AV				●	Si l'accès à l'avant ne demande aucune contorsion, à l'arrière, la découpe des ouvrants oblige à plier l'échine. On s'accommode d'une visibilité comme d'un éclairage corrects. Bien que la VTi dispose d'antibrouillards dont se passe la 3 portes, les lux disponibles correspondent au minimum syndical compte tenu des performances.			
	Accès aux places AR				●				
	Visibilité				●				
	Eclairage				●				
COFFRE	Capacité/forme				●	Le volume n'a rien d'exceptionnel et le plancher un peu haut limite la hauteur disponible, mais on reste dans le domaine de l'acceptable. Idem à propos de la banquette rabattable 1/3-2/3, même si seuls les dossiers se replient, l'aire de charge étant presque plane.			
	Accès				●				
	Banquette rabattable				●				
ACCESSOIRES	Instruments de bord				●	Exception faite de l'instrumentation indigente de la VTi, sans même un ordinateur de bord, et l'éclairage intérieur réduit à un unique lumignon, rien à redire.			
	Commodités				●				
	Équipement de série				●				
FINITION	Extérieure				●	Beau travail, mis à part des petits bruits dans les portes sur les deux versions. Pourtant, la rigidité de la caisse ne semble pas en cause.			
	Intérieure				●				
ENTRETIEN	Accessibilité mécanique				●	Les seuls points qui sortent ici de l'ordinaire proviennent de la qualité du service après-vente du réseau Honda et, moins réjouissant, du prix des pièces, nos deux anglo-japonaises se situant entre les <i>pure british</i> , déjà chères, et les japonaises.			
	Programme d'entretien				●				
	Pièces détachées (prix)		●						
	Programme de garantie				●				
PRIX	Prix /prestations			TD	VTi	Une sportivo-familiale cohérente comme la Civic 5 portes VTi 1.8 VTEC justifie totalement le tarif demandé. Au-delà de prestations anodines, la TD peut se prévaloir d'un rapport prix/équipement meilleur que sa presque jumelle, la Rover 420D.			
	Prix /équipement				●				
	Prix /qualité				●				
TOTAL			VTi	0	3	16	26	4	NOTE MONITEUR: VTi = 8,2/10 - TD = 7,5
			TD	0	4	25	16	1	



Désormais, la famille Civic est bien complète et en offre pour tous les goûts: la «turbomazout» satisfera les gros rouleurs désireux de réduire les frais, et la 1.8 VTi comblera les amateurs de plaisir de conduite.

rière et, bien sûr ses jantes en alliage de 15 pouces et ses antibrouillards *perceurs*. De nouvelles teintes très à la mode, rouille ou aubergine par exemple, complètent le tableau.



ACCESSOIRES

L'habitacle joliment et sobrement présenté offre à la vue des matériaux de qualité bien assemblés, dans une harmonie de tons un peu sombre toutefois, à l'image des inserts d'ébène anthracite de la VTi (comme sur les Classe E Avantgarde, mais c'est Mercedes qui a copié, l'ancienne 126 ch en disposant déjà). Et ce n'est pas l'unique plafonnier avant, sans la moindre lampe de lecture, qui déversera une lumière apte à réchauffer l'atmosphère. C'est l'une des rares lacunes de nos Civic. La sécurité tient une bonne place, avec les deux *airbags* sur toute la gamme, idem pour les appuis-tête arrière (sauf 1.4) et tous les classiques du genre comme les rétracteurs de ceintures ou barres de renfort dans les portes. La TD présente d'ailleurs à nos yeux un meilleur rapport équipement/prix que sa rivale de chez Rover. Quant à la VTi, on sent en elle la résurgence de gènes nippons dans l'absence d'un ordinateur de bord, installé sur la plupart des européennes de ce rang. Cela aurait au moins eu l'avantage de compenser son instrumentation semblable à celle de la Diesel, si ce n'est la graduation du compte-tours extatique et celle, plus courante, du compteur de vitesse. On note enfin une liste d'options réduite à la peinture métallisée, compensée par une liste d'accessoires interminable, des jupes latérales au crochet d'attelage en passant par les surtapis.



ENTRETIEN ET APRES-VENTE

Entre la première année pleine de production de l'usine anglaise (1993) et demain, 1998 en fait, le contenu local des Civic européennes sera passé de 80 à 93%. Ce facteur ne semble pas avoir favorisé une baisse du prix des pièces de rechange, qui restent parmi les plus chères du marché, à peine moins coûteuses pour la plupart que si elles venaient du Japon. On peut en dire autant à propos de la Primera de chez Nissan, d'ailleurs. Petit avertissement encore concernant les visites à l'atelier, qui interviendront tous les 10.000 km pour la vidange et tous les 20.000 km pour l'entretien. C'est plus rapproché que la moyenne pour la version à essence et tout juste correct pour le Diesel. Heureusement, le réseau Honda se distingue globalement par une qualité de service à citer en référence et, de plus, la fiabilité bien établie des produits de la marque laisse espérer de ne pas devoir déranger un de ses représentants de manière impromptue.



CONCLUSION

Les joies de la conduite sans peine et sans douleurs, c'est le propos de la VTi 5 portes. Sans l'obnubilante présence du moteur sur l'autoroute, qui mouline déjà à plus de 4000 tr/min à 125 km/h, le pari serait parfaitement tenu. On tient là tout de même une grande moyenne pour petite famille bien attachante. Le jour et la nuit en comparaison de la Civic TD, qui a pour vocation d'abattre les kilomètres au moindre coût. Ce qu'elle fait avec application dans un bon confort, mais sans génie particulier.

NOS PRECEDENTS ESSAIS DETAILLES

sont encore disponibles. Vous en trouverez la liste en pages 126 et 127 du présent numéro. Nous vous y indiquons comment et à quelles conditions spéciales vous pouvez les obtenir.