

1.5 LSi



HONDA CIVIC Coupé

La famille Civic s'agrandit encore. Après les 3 portes à hayon en 1991, suivies de près par les coupés découvrables CRX, est venu le temps des berlines 4 portes. Voici maintenant celui des coupés, en provenance des USA.

François Chapus

La gamme Honda comptait déjà une impressionnante brochette de coupés: les Integra (réservée aux marchés américain et japonais), Prelude, Accord, Legend et NSX. Mais si on exclut l'inclassable CRX, plus près d'un cabriolet que d'un simple coupé hard-top avec son toit targa et sa vitre arrière escamotable, il n'existait pas parmi les Civic de véritable coupé. Le superbe jouet découvrable ne constitue d'ailleurs qu'une offre exotique et singulière, réservée à une clientèle limitée en raison

de son prix et de son habitacle strictement 2 places. Afin de réaliser des volumes de ventes plus substantiels et, pourquoï pas, reprendre sa place de leader sur le marché des coupés, Honda se devait d'en proposer un moins cher. Il a donc décidé d'importer chez nous le coupé Civic fabriqué depuis un an aux Etats-Unis. Comme le break et le coupé Accord, il nous vient directement de l'usine d'East Liberty (Ohio).



**CONCEPTION
D'ENSEMBLE**

Malgré une certaine banalité, le coupé Civic n'en possède moins une ligne agréable, avec un profil qui évoque plus certainement le coupé Série 3 de BMW que celui d'une Mazda MX-3 ou d'une

**ESSAI
DETAILLE**



1.6 ESi

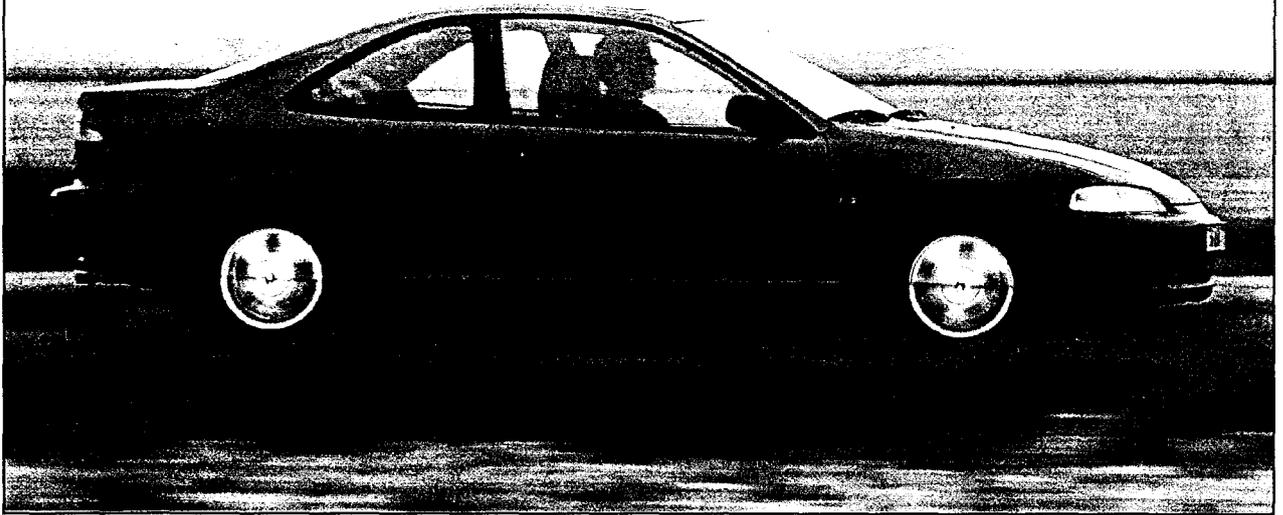
Fabriqué depuis un an aux Etats-Unis, les coupés Civic viennent compléter une offre déjà bien généreuse. Parviendront-ils à rendre à Honda sa place de leader sur le marché des coupés?

Nissan 100 NX. Il emprunte la plate-forme de la berline 4 portes et en conserve l'empattement ainsi que la longueur hors tout de 4,40 m, soit 30 cm de plus que la Civic *hatchback* 3 portes. Ce n'est pas exactement le gabarit d'un petit coupé européen... ou japonais, et si on conçoit qu'il joue le rôle de seconde ou troisième voiture du ménage aux Etats-Unis, il ne fera pas forcément le bonheur de Madame en ville sous nos latitudes. Alors, à qui s'adresse-t-il? Dans sa version 125 ch, il convaincra certains célibataires ex-amateurs de GTI, tandis que la motorisation 102 ch séduira les plus placides parmi ces derniers et peut-être les couples dont les enfants sont déjà grands; en clair, ceux - ou une partie d'entre eux - qui roulaient dans l'ancienne Prelude et n'ont pas osé ou pas pu renouveler le bail pour celle de la dernière géné-

ration. Certes, on peut reprocher à ce coupé d'être dérivé de la berline. Mais en contrepartie de ce manque de personnalité, le ticket d'entrée pour rouler en coupé Honda devient franchement abordable. Dans le cas de la version 1.6, les coupés les plus comparables s'affichent 20% plus cher. Si on tient à rester dans la même zone de prix, il faut obligatoirement se rabattre sur les versions 2 portes de berlines telles que ZX Volcane, 306 XSi, Astra GSi 1.8 125 ch... Trois versions sont disponibles: 1.5 (provisoirement indisponible en Belgique), 1.5 LSi et 1.6 ESi. Les deux premières se différencient uniquement par l'équipement. Plus complet sur la LSi, il correspond en réalité à celui de la 1.6, à l'exception des jantes en alliage (dont cette dernière est pourvue d'office) et de l'une ou l'autre brouille.

331

Malgré une certaine banalité, le coupé Civic n'en possède pas moins une ligne agréable, mais son empattement ne le situe pas vraiment parmi les voitures compactes de la catégorie.



NOS MESURES	1.5 LSi	1.6 ESi
CONDITIONS DE L'ESSAI		
Date	du 18 au 25 avril 1994	du 11 au 19 avril 1994
Kilométrage parcouru	1.573 km	1.703 km
Poids de la voiture	1.018 kg	1.048 kg
Température	9°	6°
Pression atmosphérique	N.M.	998 mb
Vitesse du vent	de 5 à 10 km/h	de 0 à 10 km/h
FACTEURS DE PERFORMANCES		
Puissance spécifique (ch/l)	68,3	78,6
Aérodynamique (Cx/SCx)	0,32/0,67	0,32/0,67
Rapport poids/puissance (kg/ch)	9,9	8,4
PERFORMANCES		
Vitesse maxi (km/h à tr/min)	192 à 5800	201 à 6240
Accélérations (sec.)		
- 400 m (vitesse de passage)	16,9 (134 km/h)	16,3 (138 km/h)
- 1000 m (vitesse de passage)	31,3 (161 km/h)	30,4 (166 km/h)
	vit. lue sec.	vit. lue sec.
- 0 - 40 km/h	41 1,1	42 1,1
- 0 - 60 km/h	62 4,3	63 3,9
- 0 - 80 km/h	83 6,8	84 6,1
- 0 - 90 km/h	94 8,3	95 7,3
- 0 - 100 km/h	104 10,1	105 8,8
- 0 - 120 km/h	125 13,9	127 12,5
- 0 - 140 km/h	146 20,0	147 17,1
- 0 - 160 km/h	169 30,9	170 27,0
- 0 - 180 km/h	192 —	191 39,0
Reprises à 40 km/h en 4°		
	vit. réelle sec.	vit. réelle sec.
- 100 m	64 6,9	66 6,5
- 200 m	84 11,8	84 11,1
- 300 m	98 15,7	100 14,9
- 400 m	108 19,1	113 18,3
- 500 m	118,5 22,3	124 21,3
- 600 m	128 25,2	132 24,1
- 700 m	136 27,9	139 26,7
- 800 m	142 30,5	145 29,2
- 900 m	148 33,0	151 31,6
- 1000 m	152 35,2	156 34,0
De 60 à 90 km/h en 4°	7,9	7,2
De 90 à 120 km/h en 4°	9,4	8,2
Reprises à 40 km/h en 5°		
	vit. réelle sec.	vit. réelle sec.
- 100 m	58 7,4	62 6,9
- 200 m	73 12,8	78 11,9
- 300 m	84 17,2	91 16,0
- 400 m	97 21,1	103 19,7
- 500 m	107 24,6	111 23,0
- 600 m	113 27,8	118 26,0
- 700 m	119 30,9	124 28,9
- 800 m	124,5 33,8	130 31,7
- 900 m	129 36,6	135 34,4
- 1000 m	134 39,3	140 37,1
De 60 à 90 km/h en 5°	11,4	9,5
De 90 à 120 km/h en 5°	13,0	11,0
CONSOMMATIONS		
- Moyenne de l'essai (l/100)	8,4	9,8
- Mini/maxi enregistrés (l/100)	5,6/14,0	6,7/14,5
- Autonomie moyenne (km)	environ 570	environ 460
- Selon les normes (l/100)	5,7/7,3/8,4	5,9/7,5/8,4



MOTEUR

On n'a pour ainsi dire jamais vu de Honda sous-motorisée. Il en va de même ici, d'autant que le constructeur revendique pour son coupé un certain caractère sportif, quelle que soit la motorisation retenue. Le 1.5 litre dans cette configuration 102 ch est nouveau. A la différence du 90 ch de même cylindrée des berlines et *hatchback*, il est alimenté par une injection multipoint (au lieu d'une «double point»). Résultat: un gain de 12 ch à un régime inférieur de 100 tr/min et 34 Nm de mieux, mais 200 tr/min plus haut. Ce couple maxi perché à 4900 tr/min peut faire craindre un moteur pointu. En fait, ce longue course est d'une parfaite souplesse dans les basses rotations et son léger manque de coffre s'évanouit aux environs de 2800 tr/min où le couple commence à affluer. Les montées en régime sont linéaires et franches, stoppées par le limiteur à 6400 tr/min. Le 1.6 de la ESi dispose de la technique *Variable Valve Timing and Lift Electronic Control*. Il ne s'agit pas du VTEC - parfois les abréviations ont du bon - des VTi double arbre de 160 ch, qui joue sur la variation d'ouverture et de levée des soupapes à l'admission comme à l'échappement, mais d'un système modulant uniquement la levée des soupapes d'admission en fonction du régime du moteur. Un peu comme le VTEC-E de la 1.5 VEi, mais pas dans le même but. Ici, c'est pour assurer un couple appréciable à bas régime et une vivacité certaine dans les hautes rotations, interrompue par le rupteur à 7200 tr/min. La sonorité de ces belles mécaniques est sympathique, mais un peu trop présente dans l'habitacle en phase d'accélération et à vitesse élevée. C'est encore plus vrai pour la 1.6 que pour la sage 1.5.

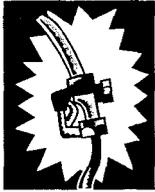


PERFORMANCES

Pour un coupé de cette taille, l'aérodynamique n'est pas exceptionnelle, par contre la masse à mouvoir reste très raisonnable. En toute logique, nos deux exemplaires brillent plus nettement en accélérations qu'en vitesse maxi. Encore ne faut-il pas hésiter à prendre plus de 5000 tr/min lors des exercices départ arrêté en raison du couple maxi placé haut. Ainsi, on atteint le 100 km/h en 10,1 sec. avec le coupé 1.5 et en 8,8 sec. avec le 1.6. Honda revendique respectivement 10,2 et 8,7 sec. Le contrat est également rempli en vitesse maxi, puisque nous avons fait légèrement mieux que les 190 et 200 km/h annoncés. Si les performances apparaissent assez proches sur le papier, les 23 ch supplémentaires de la plus puissante sont bel et bien perceptibles en utilisation courante. Elle se montre sans

HONDA CIVIC Coupé 1.5 LSi & 1.6 ESi

conteste plus vive et incite plus volontiers à une conduite ludique que la 1.5. En reprises, nos deux multisoupapes sont moins démonstratifs. C'est normal de la part du 1.5, dont les deux derniers rapports sont allongés par rapport au 1.6. Comme ce dernier profite en plus de ses centimètres cubes et de son VTEC, on s'attendait à ce qu'il creuse un peu plus l'écart. Ses aptitudes en reprises n'égalent pas encore ses plus ou moins proches rivales, qui disposent toutes de 1800 cm³ ou de 2 litres.



CONSOMMATION

L'excellent rendement des moteurs Honda – pourtant d'un rapport volumétrique pas très élevé – conjugué au faible poids et à l'aérodynamisme correcte du coupé autorisent une belle sobriété. Si l'écart en consommation minimale (aux environs de 90 km/h) sur la route atteint un bon litre aux cent kilomètres, il a tendance à se réduire lorsqu'on élève le rythme. Ce que ne traduisent pas nos chiffres de consommation moyenne, car nous avons usé sans vergogne du potentiel de la ESi. A 120/130 km/h sur l'autoroute, nos relevés indiquent 8 et 8,5 l/100 km. En ville, il faut tabler sur 8,5 et 10 l/100 km pour les deux motorisations. Enfin, il faut relativiser nos consos maxi. Il est en effet largement possible de conduire vite et de se faire plaisir sans rester constamment aux abords de la zone rouge. Dans ce cas, on ne dépasse pas les 11 l/100 km avec l'une comme avec l'autre. Heureusement que la consommation reste raisonnable, car le réservoir atteint péniblement une capacité de 45 l. Péniblement, car les deux ou trois derniers litres sont ingurgités avec moult poses et borborygmes lorsqu'on souhaite faire effectivement le plein. On se console presque à la vue du portillon intégrant un porte-bouchon pratique.

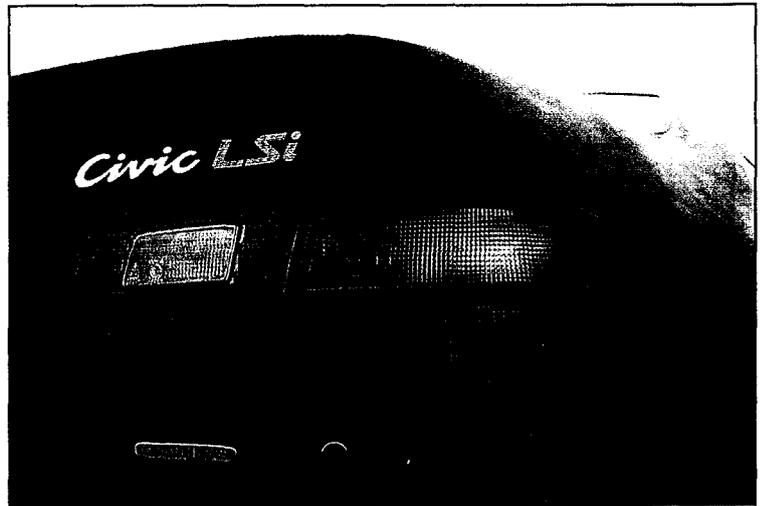
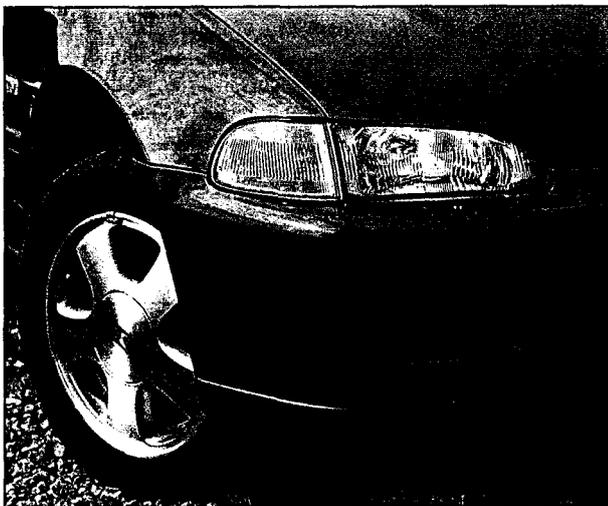


TRANSMISSION

La boîte de vitesses de la version la moins puissante est reprise sans aucune modification aux Civic 1.5 de 90 ch (sauf VEi). Du coup, la 4^e semble un peu languette et oblige à jouer du levier. La 1.6 reprend elle aussi le même matériel, si ce n'est une 4^e et une 5^e tirant plus court. Là, sans être parfait, l'étagement procure un bon agrément de conduite, mais on passe de 7 à 8 CV en France et, le moteur tournant plus vite, le volume sonore s'en ressent légèrement. Aucune critique pour la commande, précise, très rapide et très douce: un vrai régal.

CARACTERISTIQUES	1.5 LSi	1.6 ESi
MOTEUR		
Type	4 cylindres transversal	4 cylindres transversal
Disposition	alliage/alliage	alliage/alliage
Matériau bloc/culasse	1 ACT (courroie crantée)	1 ACT (courroie crantée)
Distribution (entraînement)	16 en V	16 en V
— soupapes	poussoirs mécaniques	variable côté admission
— commande soupapes	1493	1590
Cylindrée (cm ³)	75 x 84,5	75 x 90
Alésage x course (mm)	9,2 : 1	9,2 : 1
Rapport volumétrique	102 à 5900 tr/min	125 à 6500 tr/min
Puissance maxi (ch CEE)	133 à 4900 tr/min	142 à 5200 tr/min
Couple maxi (Nm CEE)	multipoint	multipoint
Injection	70 A	70 A
Alternateur	47 Ah	47 Ah
Batterie	électronique	électronique
Allumage	aux roues AV	
TRANSMISSION		
Rapport de pont	4,25 : 1	4,25 : 1
Rapports de boîte et vitesses théoriques à 1000 tr/min (km/h)		
— 1 ^{re}	3,250 : 1 (7,64)	3,250 : 1 (7,64)
— 2 ^e	1,900 : 1 (13,07)	1,900 : 1 (13,07)
— 3 ^e	1,250 : 1 (19,87)	1,250 : 1 (19,87)
— 4 ^e	0,909 : 1 (27,33)	0,937 : 1 (26,51)
— 5 ^e	0,750 : 1 (33,13)	0,770 : 1 (32,22)
— AR	3,153 : 1 (7,88)	3,153 : 1 (7,88)
CHASSIS		
Type	coupé 3 portes 5 places, coque autoportante en acier	
Suspension avant	doubles triangulation transversale, barre antiroulis	
Suspension arrière	double triangulation superposée	
Freins avant (ø en mm)	disques vent. (240)	disques vent. (262)
Freins arrière (ø en mm)	tambours (180)	tambours (180)
Option ABS	non disponible	non disponible
Frein à main	mécanique par câble agissant sur les tambours arrière	
Direction (crémaillère)	assistance variable en fonction de la vitesse	
— nombre de tours de volant	3,6	3,6
— ø de braquage murs/traitoirs	10,7/10 m	10,7/10 m
— ø du volant	375 mm	375 mm
DIMENSIONS ET POIDS		
Empattement (mm)	2620	2620
Longueur/largeur/hauteur (mm)	3400/1695/1345	3400/1695/1345
Voies AV/AR (mm)	1475/1465	1475/1465
Largeurs aux coudes AV/AR (mm)	1410/1410	1410/1410
Longueur habitable (mm)	1760	1760
Volume du coffre	385	385
Pneumatiques	175/70 R 13	185/60 R 14
Jantes	tôle 5 J x 13	alliage 5,5 J x 14
Roue de secours temporaire	T 115/70 D 14	T 135/70 D 15
Poids constructeur/mesuré (kg)	1.015/1.018	1.060/1.048
Répartition AV/AR (%)	61,2/38,8	61,4/38,6
Charge utile (kg)	485	470
Charge autorisée sur galerie (kg)	75	75
Remorque freinée/non freinée (kg)	700/480	1.000/510
CAPACITES		
Carburant (l)	45	45
Huile moteur (l)	4,0	4,0
Liquide de refroidissement (l)	4,5	4,5

La version LSi ne peut disposer de jantes en alliage qu'en option, alors que cet équipement est livré en série sur la ESi. Par contre, aucune des deux ne peut recevoir des feux de brouillard à l'avant, mais l'éclairage est cependant bon.





DIRECTION

L'assistance est livrée en série dans les deux cas. La 1.5 de base (indisponible en Belgique) en profite également. Le volant est très facile en manœuvres, précis et sans flou autour du point milieu et suffisamment informatif sur les réactions du train avant sur la route et l'autoroute. Au moins pour la ESi, on aurait éventuellement pu souhaiter quelque chose de plus direct que les plus de 3 tours de volant de butée à butée.

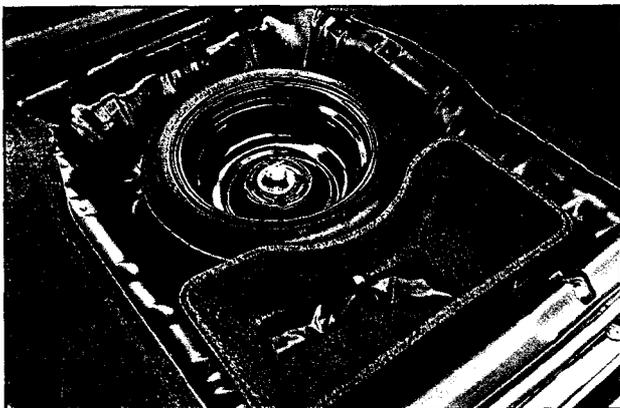


FREINS

Le freinage est assuré par un système mixte, pratiquement identique sur les deux voitures, les disques ventilés à l'avant étant d'un diamètre supérieur sur le coupé 1.6. Si nous n'avons rien à redire sur le freinage de la version sage, il n'en va pas pareillement pour la 1.6. Les distances d'arrêt sont très moyennes à froid, et à chaud, les tambours arrière perdent de leur efficacité.

Nous n'avons pas noté de blocage intempestif, mais le risque n'est pas nul. Pour une sportive, le choix de disques à l'arrière s'imposait. Ils sont d'ailleurs montés d'office sur la version *hatchback* disposant de la même motorisation. Curieuse économie pour la ESi américaine. La CRX ESi s'était vu infliger un semblable châtiment. Outre ce crime de lèse-freinage, le second sujet d'indignation concerne l'absence d'ABS. Ce

Le dossier de banquette rabattable ajoute encore aux possibilités d'exploitation d'un coffre généreux, au fond duquel on trouve une de ces fichues roues de secours temporaires.



n'est pas parce que cet équipement de sécurité n'est demandé que par une infime minorité de clients dans cette catégorie, qu'il fallait faire l'impasse pure et simple sur cette option.



TENUE DE ROUTE

Le schéma de suspension reprend à l'avant comme à l'arrière les bras oscillants transversaux doubles des autres Civic. Autrement dit les fameux *double wishbone* chers à Honda. Ils assurent effectivement un excellent guidage des trains. Une certaine sécheresse des suspensions entraîne toutefois chez nos deux coupés de petits écarts de trajectoire sur des chaussées défoncées. La 1.5 LSi fait preuve d'une tendance assez marquée au sous-virage. C'est sécurisant dans la mesure où il suffit de lever le pied pour que tout rentre dans l'ordre. Grâce à l'apport d'une barre antiroulis à l'arrière, le comportement du coupé 1.6 est sensiblement différent. Comme il est plus neutre, le lever de pied en virage lui permet de resserrer la trajectoire. Cette vivacité du train arrière est bien agréable, d'autant que les réactions de survirage sont suffisamment progressives pour ne pas surprendre le conducteur un tant soit peu expérimenté. Dans les deux cas, cette tenue de route saine ne s'accompagne pas d'une efficacité maximale en raison de la monte pneumatique. Le manque de *grip* tient à la fois à des dimensions trop justes et à la qualité intrinsèque des pneumatiques. Dans un cas, on a affaire à des Bridgestone Potenza 13 pouces fabriqués au Japon et dans l'autre à des Michelin MXV 14 pouces de la première génération (10 ans d'âge garantis) *made in Spain*. Ce choix au rabais est d'autant plus dommage dans le cas du coupé ESi qu'il souffrirait nettement moins d'une motricité défaillante en sortie d'épingle ou plus généralement sur un revêtement humide, avec de performants HX MXV3 sur des jantes de 15 pouces par exemple. Sans que cela ne nuise le moins du monde au confort.



CONFORT

Celui-ci est d'ailleurs relativement ferme. Raccords, joints, trous et nids de poules sont un peu trop fidèlement retransmis aux occupants, surtout à faible et moyenne vitesse. On apprécie nettement plus la fermeté des sièges, juste comme il faut pour abattre un long trajet sans la moindre courbature. Ils maintiennent correctement le corps. Pas plus celui du conducteur que celui du passager ne comprend de réglages particuliers. Néanmoins, la position de conduite est naturelle, bien qu'assez basse. Le volant réglable en hauteur est plus près du conducteur qu'à l'accoutumée, mais cette position à l'américaine, bras bien fléchis, n'a rien de désagréable. L'accès aux places arrière n'oblige pas à des contorsions démesurées, surtout si on prend place à bord par le côté droit, où le dossier du siège avant se rabat simultanément à l'avancée de l'assise. La place dévolue aux jambes des passagers arrière est satisfaisante, égale à celle procurée par la berline et supérieure d'environ 4 cm à celle disponible dans la *hatchback* (3 portes). Par contre, la garde au toit apparaît un peu limitée en raison de la chute du pavillon; les personnes mesurant plus de 1,70 m ne seront pas les bienvenues. Le coupé Civic offre quand même en définitive une bonne habitabilité et il faut chercher plus grand et plus cher pour trouver mieux. Notre jugement à propos de l'insonorisation sera moins clémente. Si tout va bien aux allures tolérées par le législateur, le volume sonore dû à un moteur qui respire bien s'accroît rapidement lorsqu'il s'agit d'utiliser son potentiel d'accélération.



HONDA CIVIC COUPÉ 1.5 LSi

Consommation moyenne	8,4 l/100 km
Extrêmes	de 5,6 à 14 l/100 km
Vitesse maxi	192 km/h
1000 mètres départ arrêté	31,3 sec.
Prix en France	105.900 FF
Prix en Belgique	614.000 FB
1.5 (en France)	99.600 FF
1.5 LSi A (en France)	111.900 FF
1.5 LSi A (en Belgique)	648.000 FB

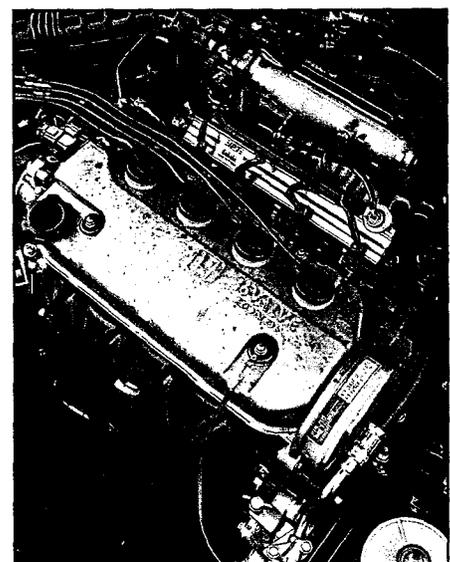
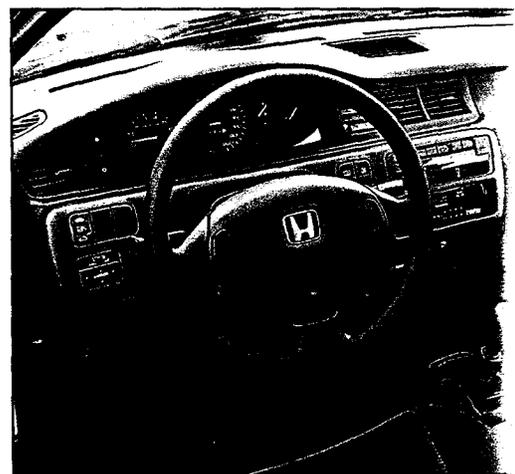
DES QUALITÉS

- Contenance du coffre
- Commande de boîte réjouissante
- Prix compétitif
- Qualité de fabrication
- Moteur: performances et consommation
- Sièges confortables
- Habitabilité correcte

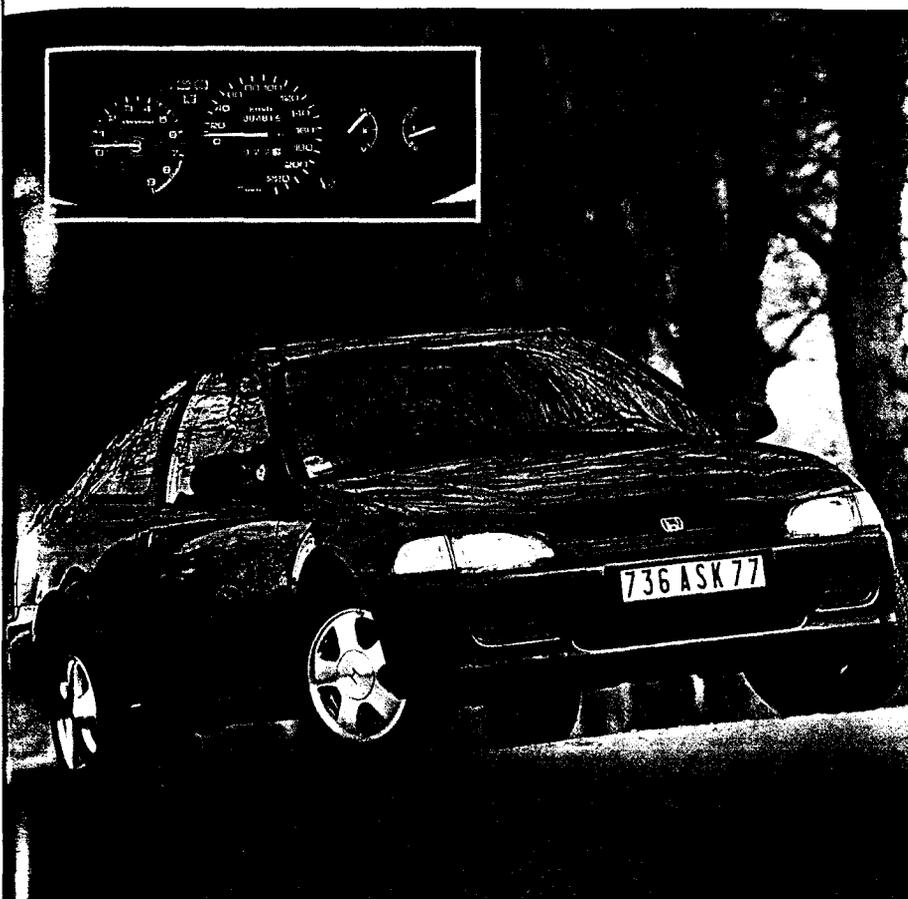
DES POINTS FAIBLES

- Suspension sèche
- Etagement de boîte discutable
- Absence d'options ABS et airbags
- Éclairage et petits rangements comptés
- Garde au toit à l'AR moyenne
- Roue de secours temporaire
- Moteur un peu trop audible

Directement dérivé de la berline, le coupé Civic manque peut-être d'originalité dans ses galbes ou de chaleur dans sa décoration intérieure, mais il s'offre à un tarif vraiment concurrentiel. En prime, son habitacle et sa malles ne sont pas exigus du tout. Bien motorisée grâce à une nouvelle évolution du 1.5 litre, cette version sage gagnerait une belle homogénéité en adoptant des suspensions moins sèches que celles de la 1.6 litre. On apprécie toujours la qualité de l'assemblage et des matériaux, toujours signée Honda, même s'il s'agit ici d'un produit purement U.S. En revanche, la liste des options est aussi courte que pour un modèle en provenance du Japon, en l'occurrence sans le moindre ABS ou airbag.



HONDA CIVIC Coupé 1.5 LSi & 1.6 ESi

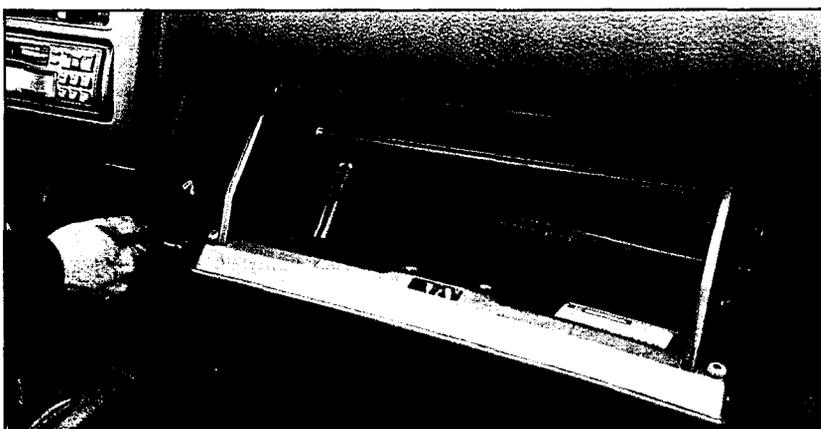


Consommation moyenne 9,8 l/100 km
 Extrêmes de 6,7 à 14,5 l/100 km
 Vitesse maxi 201 km/h
 1000 mètres départ arrêté 30,4 sec.

Prix en France 119.800 FF
 Prix en Belgique 689.000 FB

- Prix raisonnable
- Moteur et boîte
- Comportement vif
- Grand coffre et habitabilité correcte
- Performances/consommations
- Sièges et position de conduite
- Qualité de fabrication

- Pas d'antiblocage ni d'airbag en option
- Moteur bruyant
- Monte pneumatique dépassée
- Motricité perfectible
- Tambours à l'AR
- Détails: roue de secours temporaire, éclairage intérieur chiche...



Le coupé n'a pas droit aux 160 ch et à la griserie des très hauts régimes de la VTi 3 portes. Il doit se contenter d'un demi-VTEC, déjà très plaisant à part une sonorité rauque trop présente. Malgré son comportement amusant, les qualités dynamiques de cette version décevront les plus sportifs en raison de la sensibilité à l'état de la chaussée du côté des suspensions, des pneus inadaptés, d'une motricité et d'un freinage très moyens. Le plaisir de conduite reste cependant appréciable. Le prix doux de ce coupé assez bien équipé fait oublier ses quelques imperfections.

PORTRAIT-ROBOT
HONDA CIVIC Coupé 1.5 LSi & 1.6Esi

		PERFECTIBLE	DEFAUT GRAVE	DANS LA MOYENNE	AU-DESSUS DE LA MOYENNE	AU-DESSUS DE LA MOYENNE
MOTEUR	Progression à froid			●		
	Puissance			●		
	Souplesse			●		
	Nervosité			●		
CONSOMMATION	Route/autoroute			●		
	Ville			●		
	Autonomie			●		
TRANSMISSION	Embrayage			●		
	Changement de vitesse			●		
	Etagement			●		
DIRECTION	Précision			●		
	Maniabilité			●		
	Rayon de braquage			●		
FREINAGE	Puissance			●		
	Endurance			●		
	Progressivité			●		
TENUE DE ROUTE	En ligne droite			●		
	En virages			●		
	Motricité		●			
	Adhérence (sol glissant)			●		
CONFORT	Suspension			●		
	Sièges AV			●		
	Position de conduite			●		
	Position de commande			●		
	Habitabilité AV			●		
	Banquette AR			●		
	Habitabilité AR			●		
	Insonorisation	●				
	Chauffage			●		
Ventilation			●			
CARROSSERIE	Accès aux places AV			●		
	Accès aux places AR			●		
	Visibilité			●		
	Eclairage			●		
COFFRE	Capacité/forme			●		
	Accès			●		
	Banquette rabattable			●		
ACCESSOIRES	Instruments de bord			●		
	Commodités		●			
	Équipement de série			●		
FINITION	Extérieure			●		
	Intérieure			●		
ENTRETIEN	Accessibilité mécanique			●		
	Programme d'entretien		●			
	Pièces détachées (prix)		●			
	Programme garantie			●		
PRIX	Prix / prestations			●		
	Prix / équipement			●		
	Prix / qualité			●		
TOTAL				0 5 25 10		NOTE MONITEUR: 7,6/10

Honda roule les mécaniques et il peut se le permettre: il n'y a pas qu'en formule 1 que ses motoristes ont réalisé des prouesses. Le nouveau 1.5 litre comme le déjà connu 1.6 litre VTEC sont largement à la hauteur. Même si le VTEC en question ne joue ici que sur les soupapes d'admission.

Le bon rendement des moteurs et le poids pas du tout excessif du coupé expliquent des consommations modérées.

La commande de boîte excellente, douce, rapide et précise se conjugue, au moins pour la 1.6, avec un échelonnement correct et une démultiplication courte pour assurer un réel plaisir de conduire.

La direction assistée est bien sûr de série; la précision ne souffre guère la critique et contrairement à d'autres réalisations de la marque dans le passé, le *feeling* au volant est bon.

Pas la moindre option ABS. Le coupé 1.6 ESi dispose de tambours à l'AR alors que la berline 3 portes bénéficie de disques pleins. Efficacité et endurance néanmoins dans la moyenne en usage courant.

Divergence entre le comportement vif de la 1.6 et celui de la 1.5 abonnée à un léger sous-virage. Qualité relativement médiocre des pneumatiques dans les deux cas, ce qui explique une efficacité inférieure à celle qu'on attendait et accentue les déficiences en matière de motricité de la version la plus puissante.

Confort de suspension trop rude au goûts de certains, principalement à faible vitesse sur les mauvais revêtements. Bonne position de conduite, tout comme celle des commandes. Le dessin et la fermeté des sièges, l'habitabilité avant concourent assurément au confort à bord. Pour les passagers arrière, plus de place pour les jambes qu'à bord de la 3 portes, mais garde au toit limitée à des gabarits moyens. Niveau de vibrations du moteur exceptionnellement faible, par contre insonorisation un peu trop *sport*. Ventilation en progrès par rapport aux anciennes Civic, toutefois l'air conditionné mériterait d'être installé d'office.

Pas de problème d'accès particulier pour un coupé; la visibilité est bonne, cependant on discerne mal le volume arrière lors des manœuvres. Eclairage et essuie-glace convaincants. Pas d'antibrouillards, même en option.

Avec 385 dm³, le coffre dépasse le volume de la plupart des coupés proposés sur le marché. Le dossier de la banquette se replie pour embarquer de longs objets, malheureusement pas l'assise.

Instrumentation bien présentée, mais anodine. L'équipement de série offre peu de superflu, si ce n'est le toit ouvrant et les rétros électriques. Manque de petits espaces de rangement et d'éclairage à bord.

Apparemment, les Américains travaillent en fonction des normes japonaises les plus sévères.

L'après-vente (application de la garantie et disponibilité des pièces y compris) suit la fiabilité chez Honda, ils méritent le qualificatif de quasi irréprochables. Le programme d'entretien pourrait être un peu plus espacé et les pièces de rechange moins onéreuses.

A tous les points de vue, le coupé Honda profite d'un tarif compétitif. Un moyen comme un autre de faire son trou face à une concurrence disparate et pléthorique.



On note avec satisfaction que la découpe du coffre descend suffisamment bas pour renforcer sa fonctionnalité. Les impératifs de rigidité et la surface de la lunette arrière ont empêché Honda de prévoir un hayon.



ACCESSOIRES

Et toc, *bis repetita*. Comme à bord des autres Civic, l'éclairage intérieur se limite à un seul et unique lumignon central agrippé au centre du pavillon sans la moindre lampe de lecture et les espaces de rangement se limitent à une petite boîte à gants, deux bacs dans les portières, une seule poche aumônière au dos du siège du passager et un minuscule vide-poche en dessous de la radio, où, en France, il est écrit «pochette». On remarquera la louable intention. Idem pour l'instrumentation, où les indications de jauge à carburant et de température d'eau sont aussi en français. Une remarque qui n'est valable que pour l'hexagone. L'équipement est dans l'ensemble correct. En sus de ce que nous avons précédemment mentionné, on note, en France, une radio K7 codée sur les 1.5 et une installation de meilleure qualité sur la 1.6 avec, toujours en France, un autoradio de marque Alpine à façade détachable. En Belgique, seule la 1.6 dispose d'une installation hi-fi d'origine. La liste des options n'est pas très longue et curieusement, l'*airbag* n'y figure même pas. Pourtant, c'est bien une «mode» qui nous vient des USA? Pour être complets, mentionnons que le client belge peut s'offrir l'option «intérieur en cuir» au prix de 60.000 FF. Pour une somme tournant autour des 10.000 FF, l'acheteur français pourra se la procurer en option «concessionnaire».



ENTRETIEN ET APRES-VENTE

Grand entretien tous les 20.000 km et visite intermédiaire avec vidange tous les 10.000 km, tel est le lot de nos deux coupés. C'est sans doute de nos jours un espacement un peu trop rapproché. Compte tenu de l'excellente fiabilité des voitures de la marque, celles

fabriquées aux Etats-Unis y compris, ce seront sans doute les seuls passages à l'atelier nécessaires. Est-il besoin de rappeler la qualité du service après-vente quasi parfait aussi bien en France qu'en Belgique, les garanties étendues (avec assistance à la clé pour la durée de la garantie générale) dont l'application est nettement moins sourcilieuse que chez d'autres marques japonaises? Un bilan obéré uniquement par un prix élevé des pièces détachées.



CONCLUSION

Une ligne agréable mais sans grande originalité pour un coupé, et un rapport encombrement/habitabilité plutôt américain caractérisent la dernière des Civic. Difficile de faire un choix entre la 1.6 ESi et la 1.5 LSi. Question de tempérament. Quoi qu'il en soit, les deux sont proposées à un prix très, très sage.

BUDGET (F)	1.5 LSi	1.6 ESi
PRIX DE BASE	105.900	119.800
OPTIONS		
Air conditionné	10.000	10.000
Jantes en alliage	accessoire	série
Peinture métallisée	gratuit	gratuit
Intérieur en cuir	accessoire	accessoire
Antiblocage ABS	non	non
Airbag conducteur	non	non
GARANTIES	2 an pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité; 6 ans contre la corrosion; 3 ans sur la peinture	
ENTRETIENS	vidange tous les 10.000 km; grands entretiens tous les 20.000 km; environ 150 points de service	
FRAIS D'EXPLOITATION		
Assurance RC (TTC)	8.548	9.431
Puissance fiscale (CV)	7	8
Vignette (F)	de 256 à 566	de 630 à 1.264