

Consommation moyenne  
pendant l'essai . . . . . 12,1 l/100 km  
Extrêmes . . de 7,6 à 17,6 l/100 km  
Vitesse maximale en 5<sup>e</sup> . . 214 km/h  
1 km départ arrêté . . . . . 28,0 sec.  
Prix de base (Belgique): 795.000 FB  
Prix de base (France): . 135.800 FF

# HONDA CIVIC VTi



**La Honda Civic a mis 20 ans pour être la japonaise la plus plébiscitée en Europe. En termes d'image plus que de ventes. Sans doute a-t-elle eu l'intelligence d'apparaître très tôt comme la survoltée la plus minouche?**

**Gaétan Philippe**

**D**epuis 1984, époque où la Civic avait adopté le hayon en arche et des lignes tendues, elle est vite devenue la mascotte d'une clientèle d'Européens plus interpellés par le style que par la mode. Ce petit modèle représente aussi la pierre angulaire de la gamme Honda tout en étant toujours perçu comme un challenger par la concurrence. La Civic de la cinquième génération prend les inconditionnels du modèle dans le sens du poil: elle entretient des formes personnelles et attrayantes, véhicule la technologie progressiste de Honda, défend une certaine idée du plaisir de conduire et poursuit sa démarche dans le domaine de la qualité supérieure. Il ne faut pas oublier qu'elle fut sans doute le premier modèle capable de fidéliser l'automobiliste européen à une marque japonaise.



## CONCEPTION D'ENSEMBLE

La stratification socioprofessionnelle du propriétaire de Civic reste mal définie. La petite Honda intéresse un public très diversifié, tant en âge, profession, composition familiale qu'en termes de catégorie sociale. Tout ce que l'on sait, c'est qu'elle plaît beaucoup aux dames et aux esprits jeunes et individualistes. La nouvelle 3 portes retiendra tous les enseignements du passé pour mieux progresser dans ce sens. Elle sera donc plus une évolution subtile sur un thème connu qu'une refonte totale. Dans sa livrée '92, elle est plus longue de 8,5 cm, plus large de 1,5 cm et plus haute de 1 cm, et se réorganise autour de 5 mécaniques, toutes à 4 soupapes par cylindre. La Civic grandit principalement grâce aux 7 cm gagnés sur l'empattement (2570 mm), donc sur un avancement équivalent des passages de roues avant. Ce gain d'espace a permis de redessiner le plancher en l'abaissant de 10 mm au niveau des jambes des passagers avant. Par ailleurs, le rehaussement de la partie centrale du pavillon a libéré un petit centimètre de garde au toit. Les autres cotes d'habitabilité évoluent peu ou pas du tout. En revanche, la 4 portes revient en force dans une carrosserie complètement inédite; elle sera disponible en janvier en Belgique et seulement fin 1992 en France. Mais pour l'heure, nous avons préféré accueillir dans nos colonnes la bouillante VTi pour mieux meubler le contexte du présent numéro. ➤



## MOTEUR

Le seul artifice technique qui permette à la Civic VTi de narguer des adversaires plus imposants qu'elle, c'est la fameuse gestion électronique de la commande des soupapes. Le VTEC, pour reprendre le jargon du milieu,

Ou la fronde de David contre Goliath? Cette solution fait déjà la force de la NSX et des plus insolentes Civic, et elle profitera également à la nouvelle Prelude 2.2i réservée au Japon. Sans passer par une révision harassante de la matière concernée, on rappellera que ce système repose sur une commande hydraulique programmée et sélective de la culbuterie en fonction des régimes utilisés. Pour chaque paire de soupapes, il y a ainsi 2 cames opérationnelles à bas régimes et 1 seule pour les hauts régimes. Une telle distribution à géométrie et levée de soupapes variables aboutit à une loi d'arbres à cames optimale à tous les régimes. Elle est décroisée aux faibles et moyennes charges pour arriver à un très fort chevauchement des soupapes à pleine puissance. Tous les moteurs en un, en somme! Notre perle de 1595 cm<sup>3</sup> sort désormais 100,3 ch/l, contre 94 sur la VTEC de 1<sup>re</sup> génération. Ahurissant, 160 ch contre 150, toujours à 7600 tr/min, 150 Nm à 7000 tr/min contre 144 à 7100 tr/min. Des améliorations de rendement dues à des modifications effectuées au calculateur de la gestion électronique du moteur et à l'épure du collecteur d'échap-

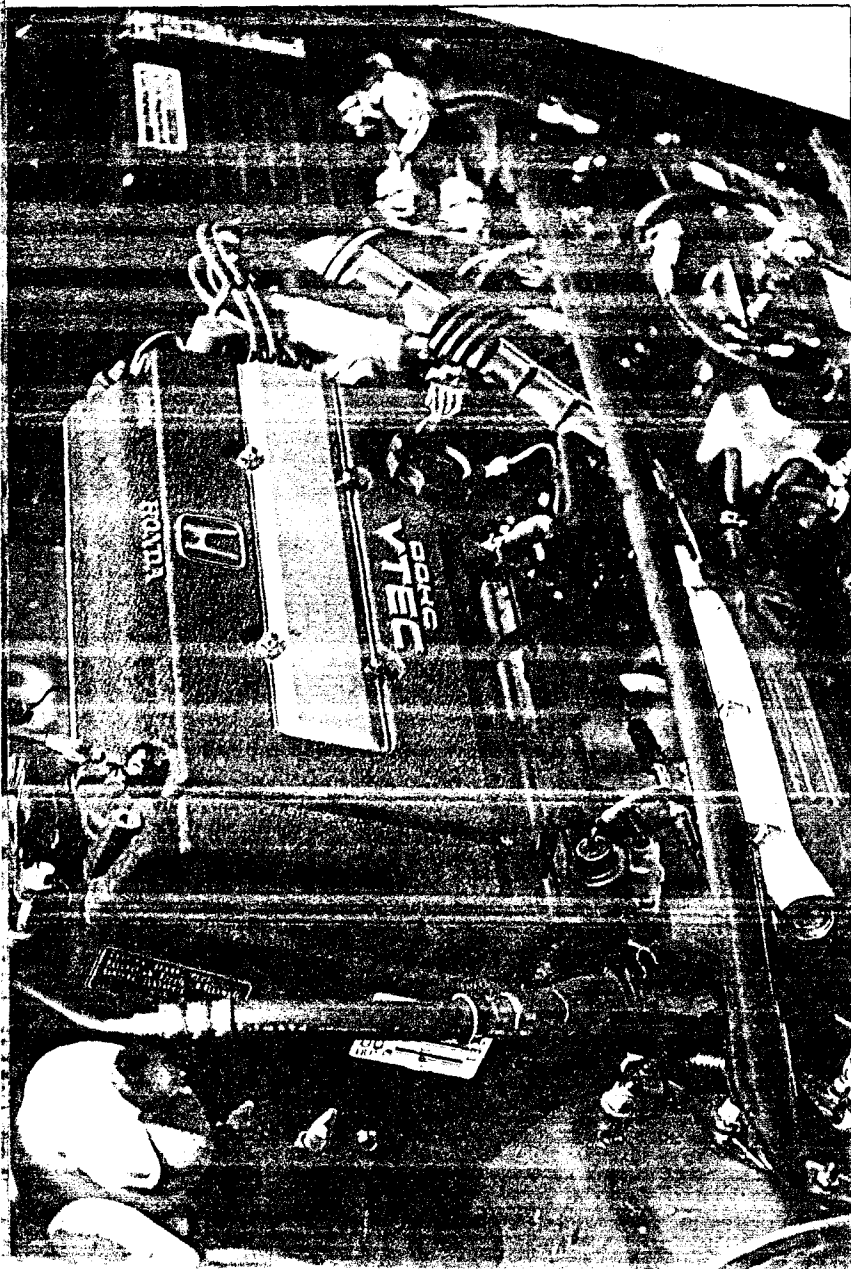
*Pas de poussoirs hydrauliques pour les 16 soupapes du système VTEC, mais le nouveau calculateur de gestion leur permet de mieux travailler avec un catalyseur: 100 ch/l font de la VTi la plus orthodoxe des GTI.*

pement. Le rapport poids/puissance, quant à lui, n'a pas évolué aussi favorablement, puisque la VTi pèse au moins 60 kg de plus que la VTEC 1.6i-16. En définitive, la physiologie du moteur change moins que celle de son compartiment: la suppression de la traverse inférieure avant – où venaient se fixer les entretoises de l'ancienne suspension – apporte une réorganisation de l'espace: meilleure circulation de l'air dans la zone de la calandre (radiateur plus petit et condenseur de climatiseur – le cas échéant – désormais monté à ses côtés et non derrière, d'où réduction des quantités de CFC utilisées dans le circuit), répartition du poids plus favorable (+1% au profit de l'arrière) grâce à l'ancrage des nouveaux bras inférieurs en L directement sur la structure principale et au déplacement de la batterie contre le tablier pare-feu. L'isolation des vibrations du moteur est renforcée par la fixation du bloc en 5 points sur des cales hydrauliques. Mais le «double arbre» demeure le petit gueleurd sympa, avec ses grimpettes dans les tours bruyantes mais familières. Ses résonances s'avèrent bien moins obsédantes que celles que produit la 309 GTI-16, et même plus supportables que celles de l'Escort RS 2000. De toute manière, les bruits lancinants gênent peu lorsqu'on est captivé par la conduite; et ça ne fait pas des zombies au volant.



## PERFORMANCES

Au volant de notre petite peste, il y a deux façons de réaliser les accélérations départ arrêté. La première n'a pas beaucoup d'élégance ni d'égards pour la mécanique: il s'agit de démarrer en allumant les pneus avant jusqu'au bout de la 1<sup>re</sup>; et ça se résume à un *burn-out*. Soit un sur-place presque au rupteur qui nous autorise tout juste à taper la 2<sup>e</sup> dans un grand coup de reins. A cause de ce bref essoufflement, le chrono ne fera pas mieux que 28,9 sec. au bout du kilomètre. En employant la manière douce – embrayer proprement puis envoyer le pied dans la planche, et décoller ainsi sur un cirage des roues léger mais efficace qui durera jusqu'en 2<sup>e</sup> –, la VTi gagne 1 sec. pleine à ce fameux poteau: 27,9 sec. dans le sens le plus favorable, 28,2 sec. dans l'autre. Assez stupéfiant si l'on considère la cylindrée du jouet. Au total, avec 7,1 sec. de 0 à 100 km/h, 15,2 sec. aux 400 m et 28,0 sec. arrondies aux 1000 m, la VTi fait la nique à toutes ses rivales de 1.8 à 2.0 litres. Inutile d'ajouter que ça rend le 1595 cm<sup>3</sup> follement attachant. Le fauteur de brio? Sa capacité à miauler à 8400 tr/min sans jamais mollir. Traduites en reprises, ses performances réintègrent un peu les rangs. Mais là encore, elle se classe légèrement au-dessus de la petite moyenne. Entendez par là qu'elle récupère mieux – lancée à 40, 60 ou 90 km/h, tant en 4<sup>e</sup> qu'en 5<sup>e</sup> – que les Tipo 16V et R19 16S, à peine mieux que les 323 GRSi et Colt GTi-16V, et moins bien que les 309 GTI-16, Sunny GTI et Escort RS 2000. Au bout du compte, sur cet exercice, elle peut espérer côtoyer l'imposante Astra GSi. Enfin, nos propres mesures confirment celles de Hamamatsu: 214 km/h en 5<sup>e</sup> au régime de puissance maxi (7600 tr/min), 7,1 sec. sur le 0 à 100 km/h, contre les 215 et 7,3 officiels. Tout bon, et même exceptionnel, mais la froideur des chiffres cache un peu la vraie nature du 4 cylindres Honda: le système VTEC lui permet d'utiliser l'essentiel de son couple sur toute sa plage de fonctionnement, mais la valeur maxi de celui-ci (150 Nm) reste tenue dans l'absolu. C'est peu à côté des 200 Nm des 2 litres 16 soupapes rivaux. La VTi laissera donc peu de sensations à bas et moyen régimes, où elle se comportera comme un 1.6 litre très à l'aise mais tranquille: le couple est là, pas la puissance. Cette souplesse peinarde cache une repartie fulgurante dans les bonds de régimes. Des sauts dans les tours qui ne la font jamais suffoquer: le moteur VTEC trépigne 1800 tr/min plus vite que ses plus gros concurrents. C'est un peu le cœur d'un colibri.





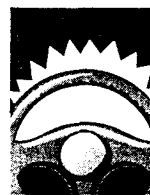
## CONSOMMATION

D'un modèle à l'autre, la consommation s'affiche à la hausse. Moins pour ce qui est des valeurs normalisées CEE 80/1268 que pour ce qui concerne nos propres relevés. La voiture prend 90 kg d'embonpoint et gagne quelques chevaux que nous avons largement asticotés. Notre moyenne (12,1 l/100 km) doit donc être interprétée comme celle d'une conduite exigeante. A côté des moyennes obtenues par les Astra GSi, Escort RS 2000, Tipo 16V, Sunny GTi..., la hiérarchie semble logique: les plus lourdes - qui sont aussi les moins aérodynamiques en surface frontale - brûlent un gros litre de plus. 7,6 l/100 km, par contre, traduit l'appétit du petit moteur VTEC lorsque celui-ci est toujours utilisé en dessous des 4000 tr/min, soit en prenant le parti de mener la VTi comme une Civic de base. 10,3 l/100 km devrait correspondre à un style un peu plus nerveux, et 11,8 l/100 km réduisent le coût énergétique des coups de volant sportifs sur itinéraires variés. Enfin, un trajet autoroutier bouclé à fond vaut 17,6 l/100 km. On comprendra mieux pourquoi nous avons souvent pesté sur la capacité dérisoire du réservoir (45 l). Un témoin de réserve qui vous arrête tous les 250 km, c'est dur. En résumé, la VTi boit en fonction de son tempérament du moment. Et on sait que sa distribution variable à gestion électronique peut la faire transiter par toutes les humeurs possibles et imaginables: ascète lorsqu'elle goûte l'aisance tranquille des régimes lents, goulue lorsque ses soupapes se chevauchent sauvagement au-dessus des 8000 tr/min.



## TRANSMISSION

Les Japonais ont les moyens financiers qui leur permettent de tout refondre d'un millésime à l'autre sans jamais rien réemployer. Il en va ainsi des transmissions, toutes remaniées sur la nouvelle gamme Civic. Elles sont moins bruyantes, paraît-il, notamment grâce à des trains d'engrenages mieux pourvus en dents. Mais comme le bruit du moteur couvre le tout, il devient difficile de juger le progrès. Au Moniteur, nous n'utilisons pas encore de ventouse-stéthoscope. Le maniement du sélecteur a par contre encore gagné en rapidité et précision. Impossible de se louer. La commande d'embrayage abandonne le câble pour le circuit hydraulique. La pédale reste extrêmement douce à écraser, mais sa garde gagne en progressivité. Le disque proprement dit semble mieux résister aux mauvais traitements que celui des anciennes 1.6i-16 à distribution classique. Quelques retouches du côté de l'étagement aussi, pour le faire correspondre au dernier gain de puissance. Rien à redire si ce n'est que du plaisir.



## DIRECTION

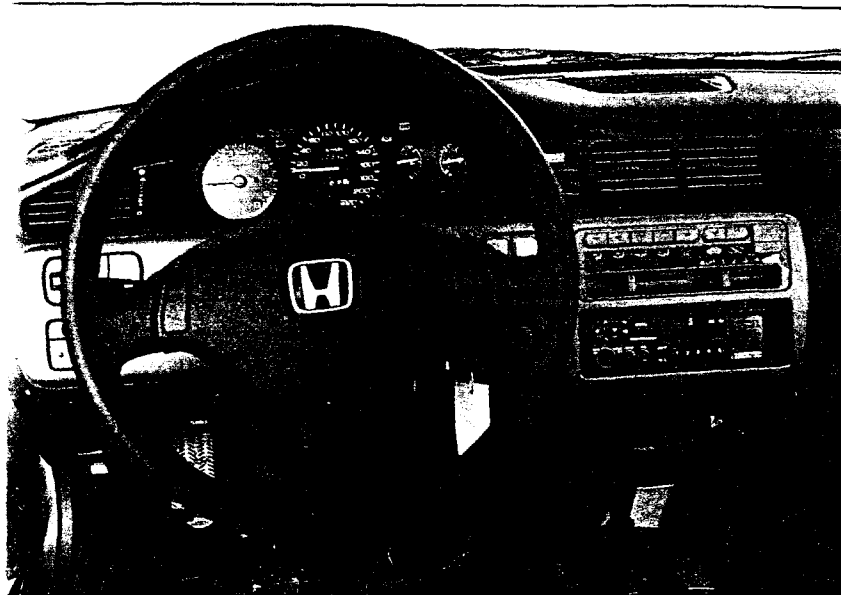
Ici aussi, les Civic de la nouvelle génération se convertissent au tout hydraulique, un peu comme certaines ménagères se sont laissées convaincre par le tout électrique. Seule la version de base (1.3) demeure fidèle à la crémaillère simple, qui lui demande 4 tours de volant pour passer d'une butée à l'autre. Avec la servodirection, il n'en faut plus que 3,6 pour les 1.5 LSi/VEi et 1.6 ESi, et 3,3 pour la seule VTi. Logique, compte tenu de sa vocation sportive, mais c'est encore un tout petit peu trop démultiplié. L'idéal se situe juste en dessous de 3. Par ailleurs, la pompe d'assistance retenue est de type nouveau, à ailettes, à meilleur débit tout en étant plus silencieuse et moins énergivore. 3° de chasse aux roues directrices assurent le rappel du volant autour du point milieu. Pourtant, le débraquage ne nous semble pas tout à

Type	4 cylindres en ligne, type B16 A
Cylindrée (alésage x course)	1595 cm <sup>3</sup> (81,0 x 77,4 mm)
Rapport volumétrique	10,2 : 1
Type de carburant préconisé	Eurosuper sans plomb 95 RON minimum
Puissance maximale CEE	118* kW/160 ch à 7600 tr/min (* Belgique: 116 kW)
Couple maximal CEE	150 Nm/15,3 mkg à 7000 tr/min
Bloc-moteur	en alliage
Culasse	en alliage
Distribution	2 ACT entraînés par courroie; 4 soupapes par cylindre, commande variable des soupapes d'admission et d'échappement
Dépollution	1 catalyseur réglé à sonde Lambda
Alimentation	injection multipoint PGM-Fi
Allumage	électronique
Suralimentations	-
Limiteur de régime	à 8400 tr/min
Starter	correction automatique
Refroidissement	par circuit liquide scellé et vase d'expansion
Ventilateur	1 électrique à commande thermostatique
Radiateur d'huile	oui
Batterie/alternateur	12V 47 Ah Panasonic avec voyant de contrôle/12V 80A
Position boîte à fusibles	2: dans le compartiment moteur + sous le tableau de bord

Type boîte	mécanique manuelle 5 vitesses synchronisées
Lévier de vitesse	au plancher
Embrayage	monodisque à sec à commande hydraulique
Pont (et rapport de pont)	cascade de pignons (4,266 : 1)
Rapports boîte et vitesse à 1000 tr/min	(pneus 195/55 R15)
1 <sup>re</sup>	3,230 : 1 ( 8,0 km/h)
2 <sup>e</sup>	2,105 : 1 (12,3 km/h)
3 <sup>e</sup>	1,458 : 1 (17,7 km/h)
4 <sup>e</sup>	1,107 : 1 (23,4 km/h)
5 <sup>e</sup>	0,875 : 1 (29,6 km/h)
Marche arrière	3,000 : 1 ( 8,6 km/h)
Vitesse maxi sur intermédiaires	à 8300 tr/min
	1 <sup>re</sup> : 62 km/h; 2 <sup>e</sup> : 98 km/h; 3 <sup>e</sup> : 139 km/h; 4 <sup>e</sup> : 183 km/h

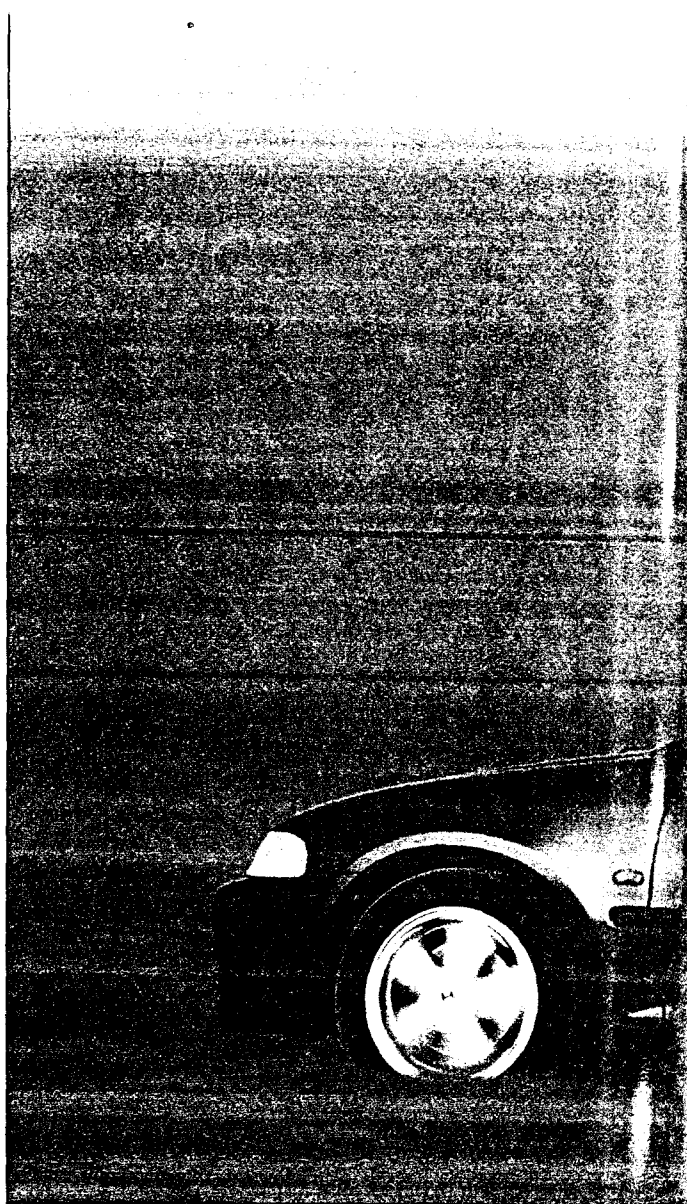
Type	coque autoportante en acier traité; 3 portes/4 places
Suspension avant	jambes de force à double triangulation transversale (bras inférieur en L et « wishbone » supérieur en A); amortisseurs à fourche, barre antiroulis
Suspension arrière	bras longitudinaux à double triangulation transversale en L; correction passive du pincement (leviers de compensation), barre stabilisatrice
Freins avant/arrière	disques ventilés (diam. : 262 mm); disques pleins (diam. : 239 mm)
Antiblocage (+type)	ABS Honda en série
Circuit de freinage (+type)	en diagonale
Assistance de freinage (type)	à dépression (servo en tandem)
Compensateur de freinage (+type)	asservi à la charge (Proportioning Control Valve)
Frein de parking	mécanique sur les roues arrière
Direction	à crémaillère assistée en fonction du régime du moteur
Diamètre de braquage	
- entre murs	11,2 m
- entre traitoirs	10,6 m
Nombre de tours volant butée à l'autre	3,3
Diamètre extérieur du volant	370 mm

Empattement	2570 mm
Voies avant/arrière	1475/1465 mm
Longueur/largeur/hauteur	4080 mm/1695 mm/1345 mm
Garde au sol	150 mm
Largeur aux coudes avant/arrière	1440 mm/1390 mm
Longueur habitable	N.M.
Volume du coffre maxi/mini	405/180 dm <sup>3</sup>
Poids de la voiture en ordre de marche	1.080 kg
Rapport poids avant/arrière à vide	59,7%/40,3% (644,7 kg/435,3 kg)
Charge admissible	380 kg
Max. remorque non freinée	480 kg
Max. remorque freinée	1.000 kg
Charge autorisée sur le toit (galerie)	75 kg
Pneus	Michelin MXV2 195/55R15 84V
Jantes	en alliage
Pneu et jante de la roue de secours	temporaire Bridgestone T135/70D15 99 M
Pression des pneus recommandée: avant	2,4 bars (2,4 bars en pleine charge et à vitesse maxi)
arrière	2,3 bars (2,5 bars avec remorque)
roue de secours:	4,2 bars
Capacités: carburant	45 l
huile moteur	4,8 l
liquide de refroidissement	4,8 l
liquide de lave-glace	4,5 l



A l'image du reste du mobilier, la planche de bord ne suggère pas vraiment les joies du pilotage. Mais elle propose un joli dessin et sa lecture est facile. Pas de cadrans sportifs: le moteur VTEC ne requiert aucune surveillance particulière.

► fait assez spontané sur les tracés tourmentés. Surtout si l'on évoque le rappel archialerte des volants de l'Escort, de la 309, de la Sunny (le plus sympa). Celui de la VTi est un peu moins sportif non seulement par le travail, mais aussi par son look plutôt sage. Un peu comme la planche de bord, d'ailleurs, remarquablement dessinée, lisible, fonctionnelle et jolie, mais que l'on imagine mieux sous le pare-brise d'une berline douillette et sans prétention. Ses lignes caressantes ne créent-elles pas un environnement trop lénifiant pour un habitacle de petite hystérique? Quoi qu'il en soit, tout cela paraît bien subjectif: les moteurs poussés modernes peuvent se passer de cadrans à aiguilles agressives, de manomètre et de voltmètre. Et de toute façon, la VTi possède les bonnes commandes au bon endroit: un excellent cale-pied, une colonne de direction réglable en hauteur et des boutons parfaitement accessibles. Seule l'assise conducteur ne dispose pas de réglage en hauteur; un oubli fort cohérent dans une Civic à toit ouvrant électrique...



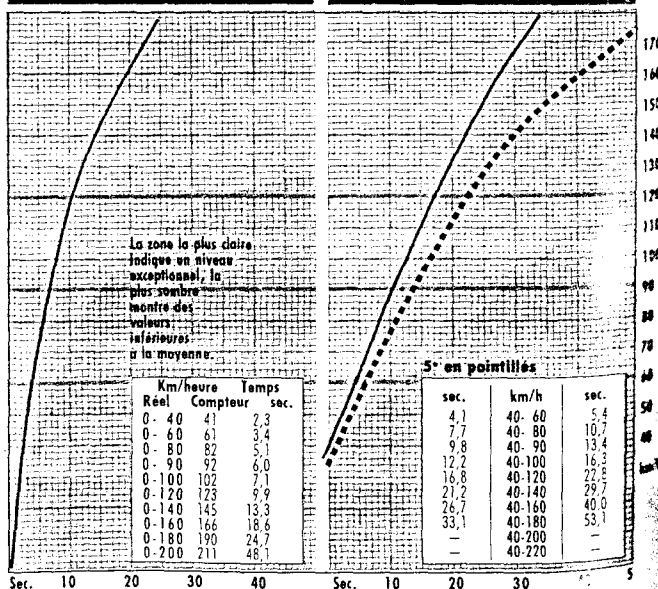
## FREINS

Malgré le montage de jantes en alu de 15" en série au lieu des 14" en tôle qui chaussaient la génération précédente des 1.6i-16, les diamètres des quatres disques ne changent pas. Les visées de la VTi n'étant pas tellement su-



## ACCELERATIONS

## REPRISES





### LES QUALITES

- Moteur absolument versatile
- Agrément de conduite
- Comportement vif
- Position de conduite
- Commande de boîte
- Présentation originale, finition

### LES DEFATS

- Bruits de moteur et de roulement
- Suspension sèche
- Autonomie ridicule
- Sensible à l'état de la chaussée
- Coffre gadget et non revêtu
- Planche à instruments peu sportive
- Peu d'espaces de rangement (avant)



périeures, ils suffisent à la tâche tant en endurance qu'en progressivité. Les éléments ventilés de 262 mm reprennent du service à l'avant, et les 239 mm pleins remplient à l'arrière. En revanche, l'antiblocage ABS - Honda abandonne officiellement l'appellation ALB - fait son apparition pour la première fois chez les Civic; il est même fourni en série sur la VTi. Une initiative louable s'agissant d'une voiture aussi vive. Dans la circulation de tous les jours, il est préférable de ne jamais

bloquer les roues, surtout si elles sont suspendues à un châssis impulsif sur les mauvais revêtements. Sur un bitume impeccable, le fonctionnement de l'antiblocage n'interfère jamais trop tôt. Il ne nuit pas à l'efficacité du pilotage. Pour adapter l'ABS Honda (du type 4 capteurs, 3 canaux) au circuit de freinage existant, il a fallu troquer le simple servo de 9" contre un tandem de 7 et 8". Celui-ci s'avère plus apte à gommer les pulsations de l'ABS à travers la pédale. ▶

### CONDITIONS DE L'ESSAI

Date ..... du 22 au 29 novembre 1991  
 Kilométrage au départ ..... 1.994 km  
 Kilométrage effectué ..... 1.064 km  
 Poids lors des essais ..... N.M.  
 Température ..... 4°C  
 Pression atmosphérique ..... 1011 mbar  
 Vitesse du vent ..... 10 km/h  
 Pression des pneus AV/AR ..... 2,4/2,3 bars

### FACTEURS DE PERFORMANCES

Puissance spécifique ..... 74,0 kW/l (100,3 ch/l)  
 Rapport poids/puissance ..... à vide: 9,15 kg/kW  
 en charge: 12,4 kg/kW  
 Aérodynamisme (Cx/S/Cx) 0,32/1,97/0,63

### CONSUMATIONS

**CONVENTIONNELLES** (selon normes ECE)  
 Vitesse stabilisée à 90 km/h ..... 6,0 l/100 km  
 à 120 km/h ..... 7,5 l/100 km  
 En cycle urbain ..... 9,0 l/100 km  
 Moyenne ECE ..... 7,5 l/100 km

### DE L'ESSAI

Moyenne ..... 12,1 l/100 km  
 Maximum ..... 17,6 l/100 km  
 Minimum ..... 7,6 l/100 km

### PERFORMANCES

#### ACCELERATIONS

De 0 à 100 km/h ..... 7,1 sec.  
 400 mètres départ arrêté ..... 15,2 sec.  
 Kilomètre départ arrêté ..... 28,0 sec.

#### REPRISES

En 4<sup>e</sup> sur 400 m ..... 17,4 sec.  
 En 5<sup>e</sup> sur 400 m ..... 19,3 sec.  
 En 4<sup>e</sup> sur 1 km ..... 31,8 sec.  
 En 5<sup>e</sup> sur 1 km ..... 35,6 sec.  
 De 60 à 90 km/h en 4<sup>e</sup> ..... 5,8 sec.  
 De 60 à 90 km/h en 5<sup>e</sup> ..... 8,1 sec.  
 De 90 à 120 km/h en 4<sup>e</sup> ..... 7,1 sec.  
 De 90 à 120 km/h en 5<sup>e</sup> ..... 8,8 sec.

#### VITESSE MAXIMALE

	Compteur	Réel	Compte-tours	Réel
5 <sup>e</sup>	225 km/h	214 km/h	7600 tr/min	7230 tr/min

### GARANTIES ET ENTRETIEN

2 ans sur la mécanique, kilométrage illimité; 3 ans sur les défauts de peinture; 6 ans anticorrosion; 1 an sur la radio.  
 Premier entretien à 10.000 km. Entretien suivants: vidanges tous les 10.000 km; entretien tous les 20.000 km  
 Prise diagnostic pour contrôle électronique: oui  
 Nombre de points de service: 120

### FRAIS D'EXPLOITATION

Assurance RC (taxes et frais inclus) ..... 29.670 FB  
 Puissance fiscale ..... 9 CV  
 Taxe de circulation ..... 6.811 FB

### PRIX

Prix de base ..... 795.000 FB  
**OPTIONS ET ACCESSOIRES**  
 Peinture métallisée\* ..... 9.500 FB  
 Air conditionné ..... N.C.

\* = options montées sur la voiture de l'essai.

# PORTRAIT-ROBOT

## HONDA CIVIC VTi

		SOUS LA MOYENNE DEFAUT A REVOIR		DANS LA MOYENNE AU-DESSUS DE LA MOYENNE QUALITE MARQUANTE			
<b>MOTEUR</b>	Progression à froid			●		Par rapport aux Civic VTEC de 1 <sup>re</sup> génération, le diagramme de la distribution variable à gestion électronique ne change pas. Le gain de 10 ch et de 6 Nm provient essentiellement d'une gestion du moteur et d'une épure du collecteur d'échappement modifiés: un 1.6 litre à l'aise en sous-régime, stupéfiant près des sursrégimes.	
	Puissance				●		
	Souplesse				●		
	Nervosité				●		
<b>CONSUMMATION</b>	Route/autoroute			●		Légèrement à la hausse tant pour les valeurs normalisées (en ville) et la moyenne de l'essai (12,1). La conduite calme avec soupapes décroisées demeure très économique (7,6). Les 8000 tr/min constants trahissent l'appétit de 2 ACT qui se chevauchent (17,6).	
	Ville				●		
	Autonomie	●					
<b>TRANSMISSION</b>	Embrayage			●		La commande d'embrayage hydraulique est maintenant de rigueur. Les rapports de chaque boîte ont été revus en fonction des nouvelles caractéristiques de couple de chaque moteur. Bon étagement et sélecteur au plancher encore plus rapide.	
	Changement de vitesse				●		
	Étagement				●		
<b>DIRECTION</b>	Précision			●		La nouvelle Civic éternue une servodirection, dont la pompe à ailettes (à plus grand débit et plus silencieuse tout en étant moins énergivore) a été spécialement pensée pour elle. On l'aurait aimée un petit peu moins assistée, avec un rappel un peu plus vif.	
	Maniabilité			●			
	Rayon de braquage	●					
<b>FREINAGE</b>	Puissance				●	Aucun changement, si ce n'est l'apparition tant espérée de l'ABS, monté en série sur la VTi. La surface des disques n'augmente pas malgré l'espace accru obtenu par le montage de jantes de 15" particulièrement ajourées. Bon matériel.	
	Endurance			●			
	Progressivité			●			
<b>TENUE DE ROUTE</b>	En ligne droite			●		Honda répond aux critiques passées en réservant des roues de 15" à la VTi. Celles de l'avant sont mieux guidées grâce à des triangles inférieurs en L. Amortisseurs puissants, bonne motricité — couple toujours présent, mais pas exceptionnel dans l'absolu — et comportement vif.	
	En virages			●			
	Motricité			●			
	Adhérence (sol glissant)			●			
<b>CONFORT</b>	Suspension	●				Les amortisseurs de la VTi secouent la caisse et son conducteur parce qu'ils travaillent en permanence: ils ne laissent passer aucune ondulation de chaussée. A la limite, ils absorbent plus efficacement les zones légèrement cassantes et les joints de raccordement que les simples plis et les reliefs adoucis. Et ça donne l'impression que la Civic bouge beaucoup sur les rectilignes autoroutières, sans toutefois jamais sembler imprécise. La zone de soutien lombaire des dossiers avant compense assez bien la vigueur des amortisseurs, même si le dessin des nouveaux sièges cherche plus le bel effet de style qu'il ne suggère le pilotage sportif. Le mobilier partage le même esprit, et ça n'empêche pas les instruments d'être parfaitement lisibles. De son côté, le désembuage ne pose plus de problème, une 5 <sup>e</sup> ouïe surdimensionnée souffle en renfort directement sur le pare-brise. Bruits de roulement et moteur braillard en accélération.	
	Sièges AV				●		
	Position de conduite				●		
	Position des commandes				●		
	Habitabilité AV				●		
	Banquette AR				●		
	Habitabilité AR			●			
	Insonorisation	●					
	Chauffage				●		
Ventilation			●				
<b>CARROSSERIE</b>	Accès aux places AV				●	A bord, c'est l'ambiance loisir qui prime, notamment par une absence de sens pratique responsable de cotes d'habitabilité inchangées, voire en légère régression. La VTi doit se vivre comme une voiture gag plus que comme une 3 portes froidement fonctionnelle.	
	Accès aux places AR	●					
	Visibilité				●		
	Eclairage			●			
<b>COFFRE</b>	Capacité/forme			●		L'ouverture du hayon en 2 parties fait l'originalité du modèle 3 portes. Le rabattement des dossiers 50/50 offre un dégagement plan. Mais l'absence de tapis sur et dans les bacs de rangement rend cette zone bruyante dès qu'on y place des objets.	
	Accès				●		
	Banquette rabattable				●		
<b>ACCESSOIRES</b>	Instruments de bord	●				La VTi réunit logiquement la dotation de série la plus riche de la gamme: jantes en alu, toit ouvrant électrique, casier de rangement dans le coffre, vitres électriques, verrouillage central. Manquent les projecteurs antibrouillards, une lampe de lecture...	
	Commodités				●		
	Équipement de série			●			
<b>FINITION</b>	Extérieure				●	Irréprochable. Les revêtements en plastique du coffre n'isolent pas des sources de bruit, mais présentent étonnamment bien. Jantes alu superbes, pare-chocs remarquablement intégrés au profil.	
	Intérieure				●		
<b>ENTRETIEN</b>	Accessibilité mécanique				●	Aucune précaution à prendre, si ce n'est de doubler la fréquence des changements d'huile et de filtre lorsqu'on la fait tourner constamment à 8200 tr/min. Le compartiment moteur a été légèrement réorganisé pour reporter 1,5% de la masse vers l'arrière.	
	Programme d'entretien			●			
	Pièces détachées (prix)	●					
	Programme garantie				●		
<b>PRIX</b>	Prix/prestations	●				La Civic VTi est la GTI-16 la plus chère du marché. C'est le prix de la technologie VTEC, une solution qui lui permet d'être la GTI la plus orthodoxe — elle campe toujours sur 1.6 litre — et une des plus performantes. Tout ça se paie.	
	Prix/équipement	●					
	Prix/qualité				●		
<b>TOTAL</b>		<b>1</b>	<b>8</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>NOTE MONITEUR: 7,6/10</b>

(Belgique), 90 ch en 1.5 DXi (Belgique uniquement) ou 1.5 LSi, 90 ch à mélange pauvre en 1.5 VEi (disponible ultérieurement), 125 ch en 1.6 ESi et 160 ch en 1.6 VTi. Nous ne parlons ici que de la 3 portes. La 4 portes exclut la version 1.3 DX en Belgique, et ne retiendra que les définitions ESi et VTi sur l'Hexagone où elle sera seulement livrable fin 1992. La dotation de série de la VTi se distingue de celle de la ESi par l'adoption de fort belles jantes alu de 15", d'un spoiler avant, de sièges spécifiques en jersey, de repose-tête avant monobloc, de l'ABS et d'un bac de rangement sous le plancher du coffre. Il s'agit d'un compartiment fermé en polypropylène rigide, que l'on doit déposer pour accéder à la roue de secours temporaire. On se passerait volontiers de ce réceptacle dans la mesure où ni son couvercle ni son fond ne sont recouverts de moquette. Si ça présente fort bien, mieux que le carton bouilli des autres 3 portes en tout cas, ce faux plancher en plastique produit toutes sortes de bruits dès que l'on y dépose des objets. Des grelots dans un coffre, ça exaspère terriblement. Sans oublier que ces revêtements en plastique isolent moins bien qu'un bon capitonnage de tapis. On ne s'étonnera pas de constater que les bruits de roulement ou d'éclaboussures s'infiltrant dans l'habitacle d'abord par les arches de roues arrière. Le coffre est du reste le point de convergence de toutes les résonances. La planche porte-chapeau a de surcroît été jugée superflue. Au tarif pratiqué, ces menues remarques deviennent légitimes. Seules options payantes: le toit ouvrant et la peinture métallisée en France, la seule teinte métallisée en Belgique. Quelques lacunes: pas de projecteurs antibrouillards ou longue portée, rétroviseurs extérieurs électriques non dégivrants, pas de spots de lecture de cartes (un seul plafonnier aveuglant), pas d'appuis-tête ni de poignées de maintien arrière, espaces de rangement comptés à l'avant (les casiers arrière font gadgets), vitres arrière collées. Où sont le réglage en site des phares et le volant garni de cuir promis dans le dossier de presse international? Toutes les autres commodités à la japonaise sont par ailleurs proposées d'office. La VTi est une voiture facile à utiliser et à vivre tous les jours.



## ENTRETIEN ET APRES-VENTE

Aux garanties traditionnelles, il y a lieu d'ajouter le service Honda-Mondial Assistance valable 2 ans. Pour la maintenance, la lecture du manuel du propriétaire nous apprend qu'il y a lieu de doubler la fréquence des vidanges d'huile et du remplacement du filtre dans l'hypothèse d'une utilisation sévère (tous les 5.000 km). La VTi devrait se sentir ici plus vite concernée que ses petites sœurs.



## CONCLUSIONS

La VTi, c'est un peu la technique du bon-sai appliquée à la voiture de sport. Toute la nature d'une berline performante parvient à s'exprimer à travers une mécanique aussi atrophiée qu'expansive. Son capot recèle le Fuji-Yama en miniature. Quelle santé! Le tout enrobé dans un halo de douceur orientale: régimes moteur moyens assurés mais tranquilles, habitacle apaisant, commandes conçues pour tous, style *bonbon*, hayon et aménagement intérieur plus portés sur le loisir que sur l'aspect froidement fonctionnel. En revanche, on ne lui a pas ligaturé les roues. Elle exprime son agressivité bon enfant à travers des régimes frénétiques, des suspensions et un comportement nerveux. De toutes les GTI-16, elle est la seule à vivre toutes ses contradictions avec tant de candeur. Un état d'esprit qui se paie.



## L'AVIS DE PAUL FRERE

La Honda est, avec la Toyota Corolla, la voiture du groupe ayant la plus faible cylindrée. Mais grâce à son moteur dont la distribution assure une durée d'ouverture et une levée des soupapes variables, c'est aussi la plus puissante si l'on excepte la 309 GTI, qui n'a pas de catalyseur: 160 ch, soit 100 ch au litre avec catalyseur! Les chevaux, il faut pourtant aller les chercher là où ils sont: au delà de 5500 tr/min, le régime où, avec le changement de diagramme de distribution, le moteur passe de la phase mouton à la phase lion. En dessous de ce régime, il est un bon 1600, bien sage, dont le couple correspond à la cylindrée. Il est d'une parfaite docilité jusqu'aux plus bas régimes, mais sans brio particulier. Mais au delà! Quelle exubérance! Le moteur bien sage se transforme en vrai moteur de course et on est tout déçu quand, bien au delà de 8000 tr/min, le limiteur met une fin au festival. Certes, cela ne se passe pas sans bruit, mais quel bruit! Et aucune vibration perceptible. Un vrai régal. Tout cela implique évidemment que pour tirer un bon parti de la voiture, il faut se servir de la boîte. Ça aussi, c'est un pur plaisir.

Ayant parcouru 30.000 km avec une Honda CRX à moteur VTEC (150 ch) sans le moindre problème (consommation d'huile: 0,25 l pour les derniers 11.000 km!), je puis ajouter que même menée de cette manière et, je l'avoue, sans beaucoup de respect des vexatoires et inutiles limitations en vigueur, la voiture n'a consommé que 10,9 l d'Eurosuper aux 100 km.

Je n'ai malheureusement pas conduit la nouvelle Civic sur circuit. Je ne puis donc établir de comparaison directe avec les autres voitures du groupe. Ce qui est certain, c'est que ses qualités routières sont à la hauteur des performances. Le nouveau modèle ne sous-vire plus que très modérément et répond bien au soulagement de l'accélérateur, et la servodirection de série est excellente. Mais par rapport au modèle précédent, c'est le confort de la suspension qui a fait les plus gros progrès, même si, dans la VTi, elle n'a rien d'une berceuse. On apprécie aussi le net progrès dans la rigidité de la caisse. En revanche, on note certaines lacunes comme l'insuffisance des rangements et l'absence d'un éclairage intérieur permettant de lire facilement une carte la nuit. Le coffre à bagages aussi est très petit, mais la version 4 portes est là pour qui ne s'en contenterait pas.

Ce qu'on ne peut pas reprocher à la Civic VTi, c'est de manquer de personnalité. Peu de voitures sont aussi «engagées» et visent une clientèle clairement définie: celle des «mordus». La VTi est la plus GTI des GTI.