

# Honda Civic Type R : l'électron libre

Faisant fi de toute aide à la conduite électronique, la gamme Type R s'enrichit d'une tonitruante Civic. Une boule de nerfs assez tolérante pour être exploitée au quotidien.

En février 1998, Honda présentait ce qui devait être le début d'une nouvelle lignée : l'Integra Type R. Un petit coupé ultrasportif capable de combler les amateurs de belles mécaniques avec son moteur 1.8i de 190 ch. Trois ans plus tard, l'Integra n'est plus d'actualité. Tout du moins hors du Japon, qui profite d'une version encore plus extrême, de 220 ch.

Pour faire perdurer l'essence sportive de Honda, la Civic prend le relais et enfle la panoplie Type R. La sage berline se transforme en une redoutable avaleuse de bitume. Jantes de 17 pouces, assiette surbaissée de 15 mm, aileron arrière et bas de caisse profilés soulignent ces prétentions.

Mais plus que par sa ligne, c'est par son moteur que la Type R doit faire ses preuves. Pour cela, les ingénieurs Honda ont mis tout leur savoir-faire dans ce quatre-cylindres de deux litres. Admission variable, double arbre à cames en tête : c'est le résultat qui compte, et il s'établit à 200 ch... et quels chevaux ! A l'image de l'ancienne Integra ou de la S 2000, ils s'expriment plus volontiers à haut régime. Mais pas à ceux que l'on côtoie habituellement. Lorsque, avec un moteur "normal", on envisage de passer le rapport supérieur à l'approche des 6 000 tr/min, c'est à ce moment que la Civic Type R décide de donner toute sa voix. Une envolée énergique qui dure jusqu'à plus de 8 000 tr/min.

Dotée d'une boîte à six rapports à la commande ultra-précise, la Type R affole les sens. Les montées en régime sont très énergiques, les rapports s'égrainent comme les secondes. Accélération de 0 à 100 km/h en 6"8, vitesse maximale à 235 km/h, levier de changement de vitesse en position haute, bruit à l'intérieur de l'habitacle envoûtant. Le tout bien calé dans un siège baquet, il ne manque plus que le casque et le copilote pour vraiment s'y croire.

D'autant que, avec son châssis "sport" et ses jantes de 17 pouces à pneu taille basse, la Type R est plus du genre à vous faire remarquer les défauts de la route qu'à vous les faire oublier. La suspension ferme, l'assiette basse, les barres antiroulis de gros diamètre, la direction d'une précision chirurgicale, font des routes sinueuses sa cour de récréation favorite. La Civic n'enchaîne pas les virages, elle s'y déchaîne. La tenue de route est efficace, les réactions à la limite de l'adhérence sont saines. La Civic ne prend pas par surprise, elle est prévenante et rarement survireuse. Tant mieux, car compter sur l'électronique pour rétablir la situation serait pure folie. Il n'y en a pas ! Hormis l'ABS, qui vient compléter un système de freinage manquant malheureusement de mordant et d'endurance, les puces électroniques sont restées au garage.

La Type R fait peu de concessions. Elle en oublie même l'essentiel. Elle sait très bien se passer de la climatisation ou de l'autoradio, mais moins d'un différentiel à glissement limité, qui aurait justement limité les glissements du train avant. La motricité est, dès lors, malmenée par les routes dégradées ou les sols moins adhérents.

Malgré cela, la Type R est une berline attachante. Eh oui, une berline ! Ses mensurations permettent d'accueillir sans mal deux passagers adultes à l'arrière. Après McLaren et sa F1 biplace, après Arrows et sa F1 triplace, Honda propose sa Type R... quadriplace !

Texte et photos de Fabrice DAL'SECCO

Source : L'Argus

*Par*

**Publié sur Cafeduweb - Archives le mercredi 23 janvier 2002**

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/1088-honda-civic-type-r-1039electron-libre.html>