Honda Civic 3 portes : mise au point

Après la Civic à cinq portes au style discutable, la version à trois portes rassure. Sous une allure de coupé, elle retrouve l'âme que la dernière génération n'avait pas su préserver.

Cette nouvelle Civic ne perd pas seulement deux portes par rapport à la récente version à cinq portes. Elle est également plus courte de 14 cm, moins haute de 5 cm, et son empattement est réduit de 11 cm. Ce gabarit plus compact lui permet d'arborer une carrosserie personnelle dont le style râblé et dynamique devrait réconcilier ses habitués avec la marque. La génération précédente de la Civic manquait certes de charme et de compacité par rapport aux productions précédentes. A l'extérieur, la filiation avec sa grande soeur à cinq portes se limite donc à la face avant.

A l'intérieur, on retrouve la même planche de bord, mais la présentation est en progrès. Le tissu de la sellerie est plus convaincant, l'aspect des plastiques est convenable, et plusieurs rangements font leur apparition grâce à l'adoption d'une grande console centrale. Toutefois, l'habitacle de cette version n'est pas exempt de griefs, aussi anodins qu'agaçant à l'usage. Ainsi, le passager avant déplorera l'absence d'une poignée de maintien au plafond, tandis que les occupants des places arrière devront se passer d'un accoudoir central et de vitres entrouvrantes.

L'accès à l'arrière, par le côté du conducteur, réclame en outre une certaine souplesse car l'assise du siège ne coulisse pas, contrairement à celui du passager. D'autre part, après la manoeuvre, le dossier ne retrouve pas sa position initiale, ce qui impose un nouveau réglage. Une fois ces désagréments « digérés », on peut jouir de l'habitabilité généreuse et de la bonne luminosité de l'habitacle. En dépit de l'abaissement de la hauteur totale, cette version préserve une appréciable garde au toit, même à l'arrière.

La base technique étant commune à la version à cinq portes, on retrouve donc les deux moteurs à seize soupapes. Le 1.4 de 90 ch occupe l'entrée de gamme avec bonne volonté. Le 1.6 de 110 ch apporte plus de caractère, mais encore faut-il aimer tutoyer les hauts régimes. En effet, avec son système de distribution VTEC, il ne se réveille qu'à partir de 4 000 tr/min. Dans les deux cas, la sobriété est au rendez-vous avec 6,4 l aux 100 km pour le 1.4, et 6,6 l aux 100 km pour le 1.6, en usage mixte. Même cravaché, le bloc 1.6 est raisonnablement gourmand.

Pour chacune des motorisations, Honda propose un seul niveau de finition : LS pour la version 1.4, et ES pour la 1.6. L'équipement est complet dès la 1.4 LS avec, notamment, l'ABS, quatre airbags, la climatisation et un radiocassette. La version1.6 ES se distingue surtout par l'adoption de jantes en alliage. Il est à noter l'effort concernant la monte pneumatique, de qualité dans les deux cas. La version 1.4 adopte des Dunlop SP Sport 300 de taille 195/60R15, et la 1.6 est chaussée des performants Bridgestone Potenza aux mêmes dimensions.

Avec ses tarifs qui n'ont rien de prétentieux au vu de l'équipement, de son style retrouvé, de son gabarit compact et de son comportement routier plaisant, la Civic fait un retour intéressant, dès ce mois, au sein des compactes à trois portes.

De plus, sa gamme va s'étoffer. Outre une boîte automatique sur la version 1.6, prévue dès octobre, la tonitruante Type R de 200 ch est attendue pour janvier 2002. Ce véhicule sera suivi par une version diesel. Cette Civic 1.7 CTDi à moteur Isuzu à injection par rampe commune de 100 ch sera d'ailleurs la première Civic à trois portes à carburer au gazole.

Par Bertrand BELLOIS

Source : L'argus

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le lundi 1 octobre 2001
Consultable en ligne : http://archives.cafeduweb.com/lire/389-honda-civic-3-portes-mise-au-point.html