

**ESSAI
DETAILLÉ**

293

HONDA CIVIC 1.5 VEi / LSi



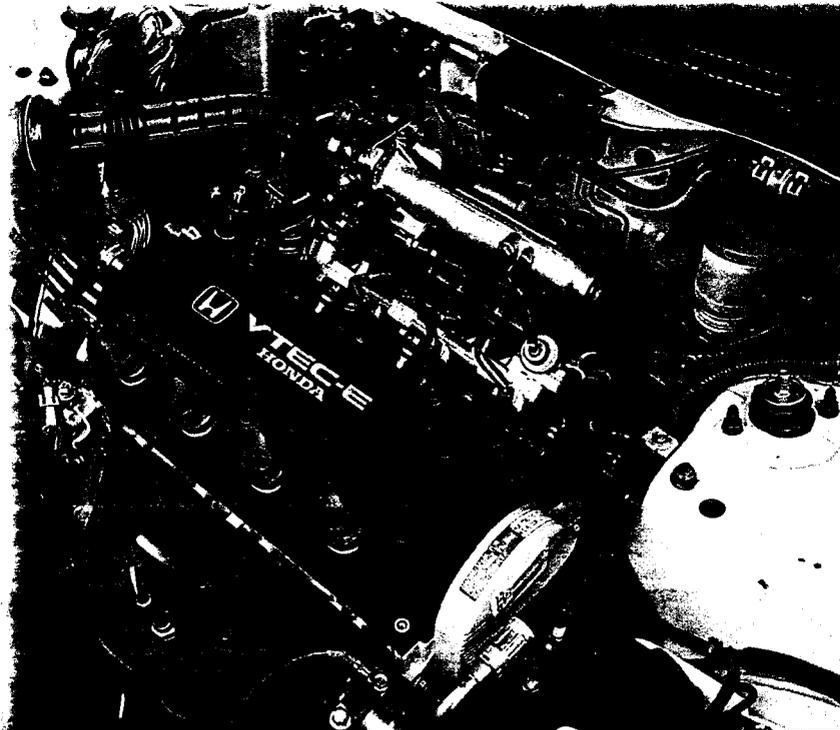
Consommation moyenne 7,3 l/100 km
Extrêmes de 5,3 à 9,5 l/100 km
Vitesse maxi 179 km/h
1000 mètres DA 33,1 sec.
Prix de base (Belgique) 573.000 FB
Prix de base (France) non commercialisée

- Bons moteurs
- Consommation (VEi)
- Comportement
- Excellente boîte de vitesses
- Finition
- Equipement complet (LSi)
- Airbag de série (sur VEi)

Consommation moyenne 8,8 l/100 km
Extrêmes de 6,9 à 10,9 l/100 km
Vitesse maxi 178 km/h
1000 mètres DA 33,2 sec.
Prix de base (Belgique) 555.000 FB
Prix de base (France) 96.792 FF

- Accès aux places arrière à revoir
- Petit coffre/chargement malaisé
- Bruits de moteur et de roulement
- Absence d'espaces de rangement
- Equipement limité (VEi)
- Autonomie (LSi)
- Progressivité des freins





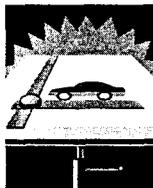
Le 1500 cm³
16 soupapes
se décline
en 2 versions,
développant toutes
deux 90 ch.
La version équipée
du système
VTEC-E hérite
d'une gestion plus
sophistiquée de
levée des
soupapes qui lui
permet d'utiliser
un mélange
particulièrement
pauvre à charge
partielle et donc
de consommer
vraiment peu.

La Honda Civic fut la première mini japonaise pour laquelle les Européens eurent les yeux de Chimène. Un succès plus franc encore auprès de la population féminine, et qui ne s'est jamais démenti au cours de ses 20 ans de carrière, associant une ligne originale à une technologie de pointe pour le moteur.

Tony Verhelle

Le plus populaire des modèles Honda en arrive aujourd'hui à la 5^e génération et l'on pourrait dire que la voiture et sa clientèle (si typique) ont suivi la même évolution, pour ne pas dire la même mutation. La Civic a toujours joui d'une clientèle fidèle, mais semble par la même occasion éprouver quelques difficultés dès qu'il s'agit de conquérir de nouveaux suffrages dans ce segment si disputé. D'autant plus qu'elle affiche une personnalité nettement plus affirmée que la plupart de ses concurrentes. Extérieurement, ce caractère se trouve accentué par une interprétation toute personnelle du style biodesign. Mais il trou-

ve également son illustration sur le plan technique, avec quelques prouesses mécaniques, notamment il y a un peu moins d'un an, lors de la présentation du modèle actuel, dans le cadre du salon de Francfort. Non seulement le système VTEC «normal» était étendu à plusieurs moteurs, mais on assistait à la naissance d'une variante économique de cette modulation d'ouverture et de levée des soupapes, ce qui porte le nombre de moteurs VTEC à trois. Afin de rendre cette version «écologique», baptisée VEi, encore plus séduisante, elle hérite en plus, d'un airbag de série. Honda doit sans doute penser que les personnes soucieuses de l'environnement accordent également une attention toute particulière à la sécurité. Après l'essai des VTi de 160 ch (n° 992) et ESi de 125 ch (n° 997), il nous paraissait intéressant de passer une VEi à la loupe, d'autant qu'elle n'apparaît que maintenant sur le marché belge. L'importateur français n'a pour sa part pas jugé utile de la faire figurer au catalogue, ce qui ne nous empêche pas de la trouver suffisamment intéressante pour vous en proposer un essai. En guise de référence, nous l'avons opposée à une LSi, équipée du même moteur mais sans système VTEC.

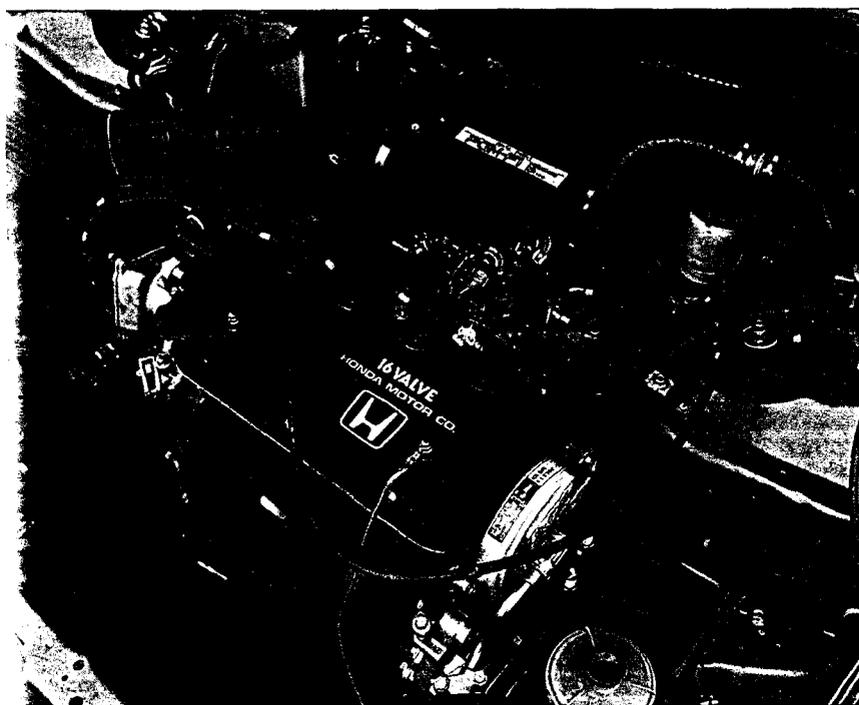


CONCEPTION D'ENSEMBLE

La Civic n'échappe pas à la tendance à l'accroissement des dimensions qui touche l'ensemble de la production automobile. La nouvelle version 3 portes gagne ainsi 8,5 cm en longueur, 1,5 cm en largeur et 1 cm en hauteur par rapport à la génération antérieure, tandis que l'empattement croît de 7 cm. Dans les générations précédentes de la Civic, c'étaient principalement les passagers arrière qui faisaient les frais de ce petit gabarit. En plus de ces versions 3 portes, la gamme Civic compte actuellement également un modèle 4 portes, qui n'a pas non plus les honneurs du marché français et n'est pas disponible avec le moteur VEi. Les ingénieurs Honda ont profité de l'occasion pour procéder à un renforcement sensible de la structure, tant en rigidité qu'en résistance à la torsion, qui augmentent de quelque 47%. Dotée de formes plus rondes, elle affiche un Cx de 0,31 des plus avantageux. Les concepteurs ont également décidé de faire preuve d'originalité pour la conception du hayon arrière, puisqu'il s'ouvre en 2 parties distinctes: la vitre vers le haut et la partie métallique inférieure vers le bas.

Sous le capot, on retrouve le 1500 cm³, dont la version classique proposée en niveau de finition DXi ou LSi peut également être associée à une boîte automatique à 4 rapports. De série, on dispose d'une boîte manuelle à 5 rapports assurant la transmission aux roues avant. Pour ses petits modèles, Honda reste fidèle aux suspensions à double triangulation, les célèbres *double wishbone*, qui ont fait leurs preuves notamment sur les circuits de formule 1. Ces versions moins puissantes font cependant l'impasse sur les barres stabilisatrices équipant les versions plus sportives tandis que le freinage repose sur une solution ultraclassique composée de disques ventilés à l'avant et de tambours à l'arrière. La direction est confiée à une crémaillère dont l'assistance décroît en fonction de la vitesse; une tradition chez Honda. Les pneumatiques de 175/70 chaussent des jantes en tôle de 13 pouces de diamètre.

Cette 1.5 VEi est affichée au prix de 573.000 FB, alors que le 1.5 classique ne coûte que 496.000 FB au niveau de finition DXi (non disponible en France) et 555.000 FB ou 96.792 FF pour la LSi, plus luxueuse, dans la configuration de la voiture d'essai. Il va sans dire qu'à ce niveau de puissance et de cylindrée, les concurrentes sont nombreuses. On peut citer les Citroën ZX 1.6i, Fiat Tipo 1.6 SX, Ford Escort 1.8i, Lancia Delta GT 1.6 i.e., Mazda 323 1.6 GLX, Mitsubishi Colt 1.6 GLi, Nissan Sunny 1.6 SLX, Opel Astra 1.6i GL, Peugeot



309 XR/GRX 1.6, Renault 19 RT, Rover 214 Si, Toyota Corolla Hatchback et, *last but not least*, VW Golf 1.8i CL. Comme on peut s'en rendre compte en consultant le cahier central, les Civic ne comptent certainement pas parmi les meilleur marché de la catégorie. Mais justifient-elles leur prix ?



MOTEUR

La gamme Civic se compose exclusivement de motorisations essence, toutes équipées de 16 soupapes, dont les cylindrées s'échelonnent du 1,3 litre de 75 ch au 1,6 litre VTEC de 160 ch, soit plus du double de la puissance de base. Juste au-dessus du 1300 cm³ dans la hiérarchie, on trouve le 1500 cm³, qui comme nous l'avons dit est proposé en deux versions différentes: avec ou sans VTEC-E. Ceci ne change d'ailleurs rien au chiffre de puissance, 66 kW ou 90 ch pour chacune des versions. Seule différence, les courbes de progression de puissance et surtout de couple. Avec leur alésage de 75 mm et une course de 84,54 mm, ils appartiennent résolument à la catégorie des *courses longues*, plus favorables à la souplesse. Pour le reste, les groupes des versions DXi et LSi sont relativement classiques. Ils possèdent 2 arbres à cames en tête actionnant 16 soupapes avec un allumage géré par l'électronique et une injection double point.

Dans le cas du moteur VTEC-E, les solutions apparaissent plus sophistiquées. Il s'agit en effet d'un moteur à mélange pauvre où le système VTEC sert à obtenir une courbe de couple la plus plate possible et à réduire la consommation. Contrairement au système VTEC classique, qui joue sur la variation d'ouverture et de levée des soupapes, le système des 3 cames est réglé de telle manière que l'une des deux soupapes d'admission reste pratiquement fermée à faible régime de manière à accélérer le flux d'air et obtenir des turbulences dans l'autre conduit d'admission, ce qui profite au couple. Vitesse élevée de passage des gaz et turbulences sont également des facteurs favorables à l'obtention d'un mélange aussi pauvre que possible. Ce moteur parvient ainsi à enflammer un mélange dont le coefficient Lambda s'élève à 1,64, ce qui équivaut à un rapport air/essence de 23 à 1. Ceci s'obtient notamment par une injection en 2 phases ainsi qu'une recirculation des gaz d'échappement. La VEI se trouve malgré tout équipée en plus d'un catalyseur réglé à 3 voies. Surprenant, quand on nous a toujours appris qu'un tel catalyseur ne pouvait fonctionner valablement qu'avec un rapport stœchiométrique de 14,6 à 1. Ceci a imposé à Honda de remplacer la sonde Lambda classique, qui ne reconnaît qu'un coefficient égal à 1, par une sonde LAF, une sonde linéaire qui peut mesurer des valeurs changeantes et les régler. Dès que le conducteur enfonce énergiquement la pédale des gaz, le système VTEC-E abandonne ce fonctionnement économique et redevient un moteur catalysé classique. Pour plus d'explications encore concernant cette technique particulière, nous vous renvoyons au n° 989 du 31/10/991.

Dès les premiers tours de roues, le VTEC-E se révèle fort bruyant dans les basses rotations et à faible charge; un peu rauque, même. Aux environs de 2500 tr/min (régime auquel le moteur passe du fonctionnement à mélange pauvre au coefficient Lambda 1, ce qui correspond à l'ouverture de la deuxième soupape), le moteur trahit une légère hésitation en accélération, surtout s'il roule à faible charge depuis un certain temps. Comme si l'électronique devait reprendre son souffle avant de repartir. Cette sophistication de l'électronique permet malgré tout d'afficher 90 ch à un régime inférieur de 500 tours au régime de puissance maxi du moteur classique (5500 tr/min contre 6000), mais surtout d'obtenir 10 Nm de plus à un régime inférieur de 200 tr/min. 90% du couple sont par ailleurs

Type.....	4 cylindres en ligne
Cylindrée (alésage x course).....	1493 cm ³ (75x84,5 mm)
Rapport volumétrique.....	9,3:1 (9,2:1)
Type de carburant préconisé.....	essence sans plomb (91 RON minimum)
Puissance maximale DIN.....	66 kW (90 ch) à 5500 tr/min (6000 tr/min)
Couple maximal CEE.....	129 Nm à 4500 tr/min / 119 Nm à 4700 tr/min
Bloc-moteur.....	alliage
Culasse.....	alliage
Distribution.....	1 ACT (courroie crantée), 4 soupapes par cylindre, système VTEC-E aux soupapes d'admission sur la VEI
Dépollution.....	catalyseur à 3 voies, sonde Lambda
Alimentation.....	injection électronique multipoint PGM-FI; injection électronique double point électronique
Allumage.....	—
Suralimentation.....	à 7000/6700 tr/min
Limiteur de régime.....	correction automatique
Dispositif de départ à froid.....	circuit liquide sous pression avec vase d'expansion électrique, débrayable par commande thermostatique
Réfrigérant.....	non
Ventilateur.....	12V-47 Ah/70 A
Radiateur d'huile.....	à gauche sous la planche de bord
Batterie/alternateur.....	—
Position boîte à fusibles.....	—

Type boîte.....	mécanique à 5 rapports
Lévier de vitesse.....	sur la console centrale
Embrayage.....	monodisque à sec à commande hydraulique
Rapport de pont.....	cascade de pignons 3,72:1/4,250:1
Rapports de boîte et vitesse à 1000 tr/min.....	(pneus 175/70 R 13 82 H)
1*.....	3,250:1 (8,8 km/h) / (7,7 km/h)
2*.....	1,900:1 (15,0 km/h) / (13,1 km/h)
3*.....	1,250:1 (22,8 km/h) / (20,0 km/h)
4*.....	0,909:1 (31,4 km/h) / (27,5 km/h)
5*.....	0,750:1 (38,0 km/h) / (33,3 km/h)
Marche arrière.....	3,153:1 (9,0 km/h) / (7,9 km/h)
Vitesse maxi (km/h réels) sur intermédiaires.....	à 6500 tr/min
	1*: 57/50, 2*: 97/85, 3*: 148/130, 4*: —/178

Type.....	coque autoportante en acier
Nombre de portes et de places.....	3 portes/5 places
Suspension avant.....	jambes élastiques, doubles triangles superposés (Double Wishbone)
Suspension arrière.....	doubles triangles superposés (Double Wishbone)
Freins avant.....	disques ventilés (Ø: 240 mm)
Freins arrière.....	tambours (Ø: 180 mm)
Antiblocage (+type).....	non
Circuit de freinage (+ type).....	double circuit séparé en diagonale
Assistance de freinage (+ type).....	servo à dépression
Compensateur de freinage (+ type).....	en fonction de la pression (Proportioning Control Valve)
Frein de stationnement.....	mécanique, sur les tambours arrière
Direction.....	à crémaillère, assistance variable en fonction de la vitesse
Diamètre de braquage entre murs/traitois.....	10,5 m/9,8 m
Nombre de tours volant butée à l'autre.....	3,6
Diamètre extérieur du volant.....	375 mm

Empattement.....	2570 mm
Voies avant/arrière.....	1475 mm/1465 mm
Longueur/largeur/hauteur.....	4080 mm/1695 mm/1345 mm
Garde au sol.....	160 mm/150 mm
Largeur aux coudes avant/arrière.....	N.C.
Longueur de l'habitacle.....	1925 mm
Volume maxi/mini du coffre.....	510 dm ³ /214 dm ³
Poids de la voiture en ordre de marche.....	935 kg/965 kg
Rapport poids avant/arrière à vide.....	61,5%/38,5% (575 kg/360 kg) — (593 kg/372 kg)
Charge admissible.....	525 kg/495 kg
Maxi remorque non freinée.....	450 kg
Maxi remorque freinée.....	700 kg
Charge autorisée sur le toit (galerie).....	75 kg
Pneus.....	175/70 R 13 82H Sempert Top Speed
Jantes.....	en tôle d'acier 5 Jx13
Pneu (et jante) de la roue de secours.....	idem
Pression des pneus recommandée: avant.....	2,0 bars (2,1 bars en pleine charge et à vitesse maxi)
arrière.....	2,0 bars (2,2 bars en pleine charge et à vitesse maxi)
roue de secours.....	2,2 bars
Capacités: carburant.....	45 l
huile moteur (filtre compris).....	4,0 l
liquide de refroidissement.....	5,3 l
liquide de lave-glace.....	N.C.

(31,4 km/h contre 27,5) et 5 km/h de plus en 5^e (38 km/h contre 33,3). Voilà qui témoigne de la bonne volonté du VTEC-E, qui réussit des chiffres équivalents à ceux réalisés par un moteur classique malgré ce handicap. Surtout qu'elle n'a pas encore abattu son maître atout. Cela, c'est pour le chapitre suivant.



CONSOMMATION

Il est clair que cette variante de la technologie VTEC a pour vocation principale d'abaisser la consommation et d'obtenir des valeurs d'émissions nocives plus favorables.

Missions accomplies. La VEI obtint ainsi une consommation moyenne de 7,3 l/100 km, avec des extrêmes situés à 5,3 et 9,5 l. Cela démontre la très grande sobriété du système pour peu que l'on respecte la philosophie du VTEC-E et que l'on garde le pied léger en jouant sur le couple. En conduite quotidienne, il est parfaitement possible de descendre à une moyenne de 6 l/100 km. En conduite plus musclée, la VEI revendique, par contre, des valeurs plus classiques, ce dont témoignent les 9,5 l/100 km obtenus en consommation maxi. A titre de comparaison, la LSi, plus lourde et équipée du 1500 normal, obtient une consommation moyenne de 8,8 l/100 km, avec des extrêmes situés à 6,9 et 10,9 l. Dans tous les cas, les 45 l contenus dans le réservoir ne permettent pas une très grande autonomie, surtout qu'il faut faire preuve d'une patience d'ange pour parvenir à le remplir totalement.

Reste à savoir si le choix d'une VEI se justifie par rapport à une version normale. Sur le plan de l'équipement, il convient de la comparer à une DXi, à cette différence près que la VEI dispose d'un airbag pour le conducteur. Si l'on considère que cela coûte environ 30.000 FB, cela nous met la technologie VTEC à 50.000 FB, puisque la différence entre les 2 modèles s'élève à 80.000 FB. En prenant pour base une différence de consommation de 1,5 l/100 km et au prix du carburant, il faudra compter sur une période d'amortissement de 100.000 km avant de commencer à songer au bénéficiaire. Cela pour autant que le conducteur adopte le style de conduite prôné par le système et n'ait pas le pied trop lourd. Reste donc les considérations écologiques. Une consommation inférieure assure un taux d'émission de CO₂ inférieur dans les

D'apparence triste et fort plastique, la planche de bord a le mérite de la lisibilité et de la qualité d'assemblage. Ne cherchez pas les espaces de rangement, il n'y en a pas.

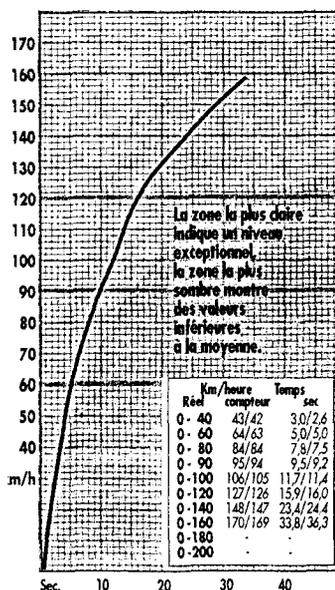
disponibles sur une plage s'étalant de 1000 à 5000 tr/min. On peut déjà voir dans quelle discipline le VEI brillera le plus.



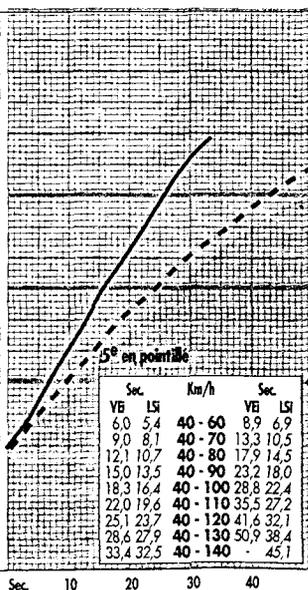
PERFORMANCES

Les deux Civic réalisent des performances quasi identiques. Si le constructeur avance des vitesses maxi de 180 km/h (VEI) et 177 km/h (LSi), nous avons obtenu respectivement 179 et 178 km/h. Pour ce qui concerne le chiffre d'accélération de 0 à 100 km/h, Honda affiche un bel optimisme, compte tenu du rapport poids/puissance de ces Civic: 10,1 sec. pour la VEI et 9,7 sec. pour la LSi. Nous n'avons pour notre part pas obtenu mieux que 11,7 et 11,4 sec. Des chiffres parfaitement satisfaisants, dans l'absolu, tout comme les 33,1 et 33,2 sec. nécessaires pour atteindre le kilomètre depuis l'arrêt. En matière de reprises, on obtient les résultats suivants. En 4^e à partir de 40 km/h, VEI et LSi font respectivement 37 et 36,5 sec. pour le 1000 m; 40,6 et 40,4 sec. pour le même exercice en 5^e. A première vue, on note cependant un résultat anormal. En effet, pourquoi la VEI, avec son couple supérieur et sa courbe plus plate, n'est-elle pas plus rapide? La réponse réside dans le net allongement du rapport de pont. En 4^e, la VEI tire 4 km/h plus long à 1000 tr/min que la LSi

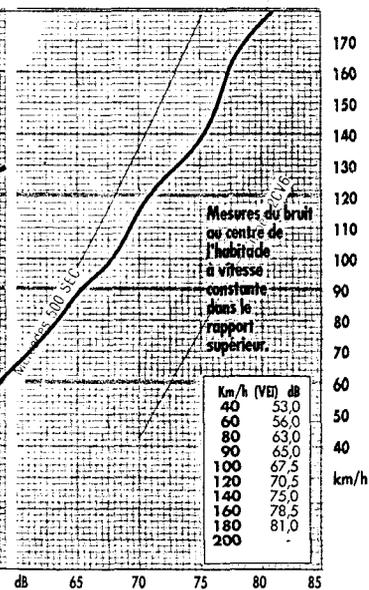
ACCELERATIONS



REPRISES



SONOMETRE





gaz d'échappement et donc une moindre quantité de rejets dans l'atmosphère. Mais pour ce qui concerne les autres émanations, principalement le NO_x ou oxyde d'azote, la VEi n'atteint (provisoirement?) pas les sévères normes californiennes en raison de la phase *lean burn* à faible charge. Comme chacun sait, les normes en matière d'oxyde d'azote ont condamné les premières générations de moteurs à mélange pauvre. Coup de dés?



TRANSMISSION

Toutes deux sont proposées de série avec une boîte mécanique manuelle à 5 rapports; ce dont personne ne songera à se plaindre vu la qualité des boîtes Honda, qui proposent un le- ➤

CHIFFRES LSI ENTRE PARENTHESES

CONDITIONS DE L'ESSAI

Date	du 16 au 23 mai 1992; du 22 au 29 juin 1992
Kilométrage au départ	1.300 km/8.700 km
Kilométrage effectué	± 1.000 km/± 1.000 km
Poids lors des essais	N.M.
Température	23°C / 19°C
Pression atmosphérique	1020 hPa/1018 hPa
Vitesse du vent	20 km/h/ nulle
Pression des pneus AV/AR	2,0/2,0 bars

FACTEURS DE PERFORMANCES

Puissance spécifique	44,2 kW/l (60,3 ch/l)
Rapport poids/puissance	à vide: 14,2 kg/kW (14,6) en charge: 22,1 kg/kW
Aérodynamisme (Cx/S/SCx)	0,31/1,96/0,61

CONSOUMATIONS

CONVENTIONNELLES (selon normes ECE)	
Vitesse stabilisée à 90 km/h	4,5 l/100 km (5,5)
à 120 km/h	6,6 l/100 km (7,2)
En cycle urbain	6,7 l/100 km (8,8)
Moyenne ECE	5,9 l/100 km (7,2)

DE L'ESSAI

Moyenne	7,3 l/100 km (8,8)
Maximum	9,5 l/100 km (10,9)
Minimum	5,3 l/100 km (6,9)

ACCELERATIONS

De 0 à 100 km/h	11,7 sec. (11,4)
400 mètres départ arrêté	18,1 sec. (17,9)
Kilomètre départ arrêté	33,1 sec. (33,2)

REPRISES

En 4 ^e sur 400 m	20,0 sec. (19,5)
En 5 ^e sur 400 m	21,6 sec. (21,5)
En 4 ^e sur 1 km	37,0 sec. (36,5)
En 5 ^e sur 1 km	40,6 sec. (40,4)
De 60 à 90 km/h en 4 ^e	9,0 sec. (8,5)
De 60 à 90 km/h en 5 ^e	14,3 sec. (12,0)
De 90 à 120 km/h en 4 ^e	10,1 sec. (10,7)
De 90 à 120 km/h en 5 ^e	18,4 sec. (15,1)

VITESSE MAXIMALE

	Compteur	Réel	Compte-tours	Réel
5 ^e	190 km/h	179 km/h	5600 tr/min	5620 tr/min
5 ^e	188 km/h	178 km/h	5400 tr/min	5345 tr/min

GARANTIES ET ENTRETIEN

2 ans, pièces et MO, kilométrage illimité;
3 ans contre les défauts de peinture; 6 ans contre la perforation due à la corrosion
Premier entretien à 10.000 km
Entretiens suivants: vidange tous les 10.000 km; inspection tous les 20.000 km
Prise diagnostic pour contrôle électronique: oui
Nombre de points de service: 120 (Belgique); 150 (France)

FRAIS D'EXPLOITATION

Assurance RC (taxes et frais inclus)	23.335 FB
Puissance fiscale	8 CV
Taxe de circulation	5.729 FB
Taxe de mise en circulation	gratuit

PRIX

Prix de base (VEi)	573.000 FB
Prix de base (LSi)	555.000 FB

OPTIONS ET ACCESSOIRES

Peinture métallisée	9.200 FB
Climatiseur (non placé)	51.194 FB
Antibrouillards avant	12.332 FB

(mais qui impose 3,6 tours d'un butée à l'autre), tandis qu'il s'affermi à vitesse plus élevée. En conduite rapide, il convient donc d'être précis pour ne pas dévier de cap ou pour conserver une trajectoire linéaire. Le diamètre de braquage se situe dans la moyenne de la catégorie.



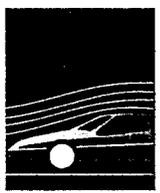
FREINS

Ces versions doivent se contenter d'une solution des plus classiques, composée de disques (ventilés) à l'avant et de tambours à l'arrière, alors que les versions plus puissantes ont droit aux 4 disques. Endurance et puissance ne méritent cependant aucun reproche. On ne peut en dire autant de la progressivité et du dosage, tous deux perfectibles. A l'heure où presque tous les concurrents proposent l'antiblocage sur l'ensemble de la gamme, même dans cette catégorie, on peut s'interroger sur le choix de Honda de ne permettre qu'à la VTI (chère) de bénéficier de cet équipement de sécurité. L'ABS n'est même pas proposé en option sur les autres versions.



TENUE DE ROUTE

En revanche, même les Civic de bas de gamme ont droit au *double wishbone* ainsi qu'aux récentes modifications en matière d'amortissement et de géométrie appliquées à la gamme Civic. Elles doivent cependant se contenter de jantes de 13 pouces et sont privées de barres antiroulis. La différence est nettement perceptible. Tant la VEi que la LSi affichent un comportement nettement sous-vireur et une tendance plus marquée au tangage. Le conducteur, prévenu, aura tendance à lever le pied plus tôt. Cette attitude s'avère parfaitement sécurisante puisque tout rentre rapidement dans l'ordre, et ces deux Civic peuvent ainsi poursuivre leur route, légèrement ralenties, sans jamais présenter la moindre réaction sensible au transfert des masses. En raison de leur diamètre modeste, les Sempert (bizarre, ce choix pour un constructeur japonais) éprouvent parfois quelques difficultés en motricité. L'adhérence, par contre, est largement satisfaisante.



CARROSSERIE

Pour sa Civic, Honda a poursuivi sur la voie de l'originalité des lignes. Même si, personnellement, nous trouvons qu'il pousse le bouchon un peu loin; des goûts et des couleurs... On peut cependant considérer qu'ils se sont plantés pour ce qui est de quelques détails pratiques. Plus grande, la Civic offre certes une habitabilité supérieure à l'arrière, grâce à son empattement plus généreux. Et c'était nécessaire. Si le volume du coffre n'est pas gigantesque, on pourra le moduler grâce au dossier de banquette arrière rabattable en 2 parties symétriques. Quant au hayon, l'idée de le scinder en 2 parties, l'une vitrée s'escamotant vers le haut, la seconde tôlée, s'abaissant peut paraître originale et pratique à première vue; à l'usage, elle se révèle un flop total. On finit même par souhaiter un hayon classique. Le simple fait d'essayer de charger un lourd casier de bouteilles donne envie de f... son pied dans la ridelle inférieure. En outre, la vitre ne dispose pas de poignée intérieure, de sorte qu'il faut aller glisser ses doigts entre les deux rabats ou empoigner le balai d'essuie-glace pour ouvrir le hayon après l'avoir déverrouillé depuis l'habitacle (lever à côté du siège du conducteur). Les projecteurs sont sa-

LES CONCURRENTES

Vitesse maxi (mesurée) en km/h

HONDA CIVIC 1.5 VEi	177
CITROEN ZX 1.6i	180
RENAULT 19 TXE	180
ROVER 214 Si	171
VW GOLF 1.8 GL	180

400 m départ arrêté (mesuré) en secondes

HONDA CIVIC 1.5 VEi	18,1
CITROEN ZX 1.6i	18,0
RENAULT 19 TXE	17,8
ROVER 214 Si	18,5
VW GOLF 1.8 GL	17,8

1000 m départ arrêté (mesuré) en secondes

HONDA CIVIC 1.5 VEi	33,1
CITROEN ZX 1.6i	33,5
RENAULT 19 TXE	33,3
ROVER 214 Si	34,2
VW GOLF 1.8 GL	33,3

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

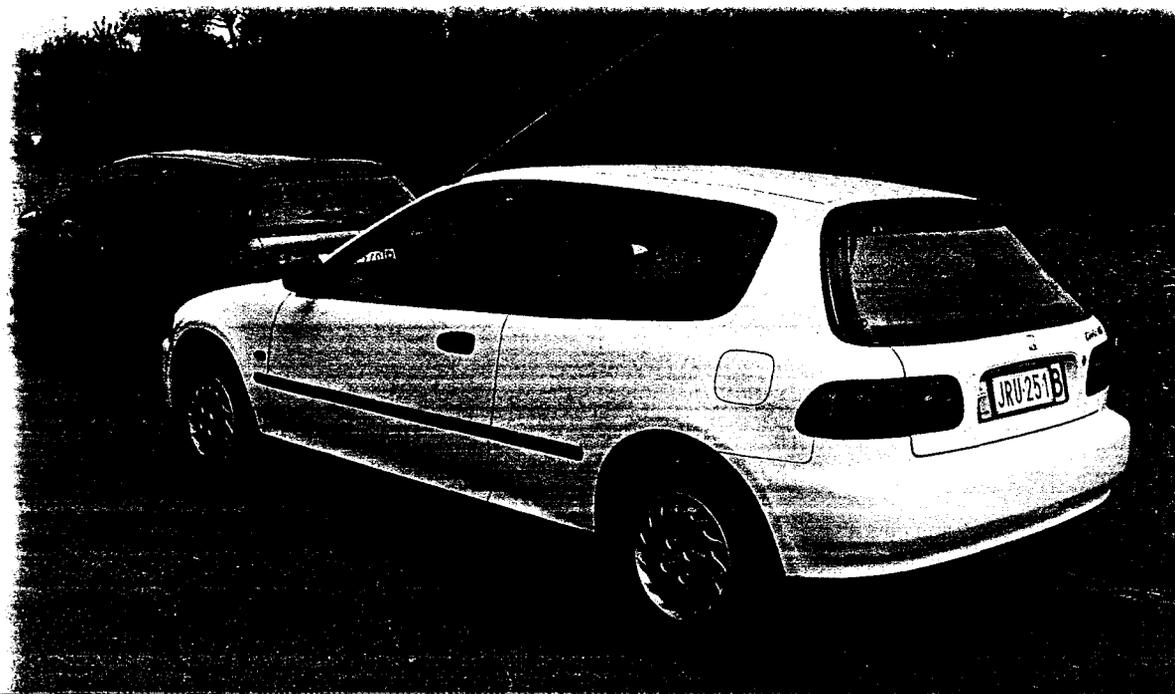
HONDA CIVIC 1.5 VEi	37,0
CITROEN ZX 1.6i	36,0
RENAULT 19 TXE	34,7
ROVER 214 Si	36,5
VW GOLF 1.8 GL	35,2

Consommation moyenne de l'essai en l/100 km

HONDA CIVIC 1.5 VEi	7,3
CITROEN ZX 1.6i	9,8
RENAULT 19 TXE	10,5
ROVER 214 Si	9,2
VW GOLF 1.8 GL	8,8

Moyenne des consommations normalisées en l/100km

HONDA CIVIC 1.5 VEi	5,9
CITROEN ZX 1.6i	7,3
RENAULT 19 TXE	7,5
ROVER 214 Si	6,9
VW GOLF 1.8 GL	7,6



En version 3 portes, la Civic propose une version toute personnelle du style biodesign.

► tifsatisfaisants, sans plus, mais dépourvus de l'appoint de longue portée distincts. Les antibrouillards sont quant à eux rejetés au rang d'accessoires. Essuie-glaces corrects.



CONFORT

Les débattements de suspensions ont donc été revus pour cette nouvelle génération, une modification favorable au niveau de confort général, ce qui n'est pas à négliger dans le cas de ces versions moins sportives. Le tangage important reste cependant gênant pour les passagers dès que le conducteur décide d'attaquer un peu, alors que les petites inégalités restent audibles et sensibles. Les sièges avant offrent un bon maintien, mais mériteraient davantage de possibilités de réglages; un ajustage en hauteur du siège du conducteur, par exemple. Le volant en dispose quant à lui, ce qui permet malgré tout de trouver une position de conduite satisfaisante. L'habitabilité croît dans tous les sens et tout le monde en profite. On s'étonne malgré tout de ne pouvoir faire basculer que le dossier des sièges avant pour accéder aux places arrière. Il ne bascule même pas automatiquement et impose d'utiliser les 2 mains. Et cela pour une voiture conçue au Japon, qui nous a appris l'aspect pratique du coulissement du siège, avec souvent une mémoire en prime! Si l'on en croit la brochure publicitaire, ce choix se justifie par la clientèle visée par la Civic, constituée principalement de jeunes et de célibataires. Tant qu'ils y étaient, ils auraient même peut-être pu supprimer carrément la banquette arrière. L'insonorisation reste perfectible et l'intensité du bruit du moteur se trouve encore amplifiée par un couinement ici et une vibration là. Chauffage et ventilation sont nettement améliorés, et c'est une bonne chose, puisqu'il s'agissait là d'un des défauts principaux des générations précédentes. Autre aspect pratique: la possibilité de disposer d'un climatiseur, une option peu fréquente dans cette catégorie. A notre avis, on pourrait même supprimer le toit ouvrant (sur la LSi) et le proposer de série.



ACCESSOIRES

Pour son prix, la VEi propose un équipement plutôt chiche, équivalent à celui d'une DXi, avec l'airbag conducteur en plus. Cela signifie que par rapport à une LSi mieux dotée, la

VEi impose de tout faire manuellement. Bizarrement, on retrouve ici des manivelles de lève-vitres chromées dans un habitacle uniformément gris, comme si l'on avait souhaité faire une référence nostalgique à certains modèles d'antan. La planche de bord présente un dessin agréable et les instruments (peu nombreux) sont généralement bien lisibles. Toutes les commandes se trouvent à portée de mains. Seuls les témoins de fonctionnement d'antibrouillards arrière ou de lunette dégivrante sont peu

visibles de jour. Par contre, on cherchera en vain l'un ou l'autre vide-poches. Egalement gênant, le fait que le point d'ancrage supérieur des ceintures avant ne soit pas réglable en hauteur. En matière de finition, on a affaire à une japonaise, tout est donc (presque) parfait. Elles manquent cependant la note maximale en raison d'un planche à chapeaux un peu légère, qui avait tendance à chanter lorsque le moteur atteignait sa période de résonance.



ENTRETIEN ET APRES-VENTE

Bien que Honda occupe l'une des premières places dans la hiérarchie de nos référendums des propriétaires, ce constructeur ne mégote pas sur les garanties. La couverture totale s'étend sur 2 ans, pièces et main-d'œuvre sans limitation de kilométrage, la peinture étant garantie durant 3 ans et l'anticorrosion pour 6 ans. Le tout se complète d'une assistance (Mondial Assistance en France, Europ Assistance en Belgique) durant 24 mois. Rythme des entretiens classique: vidanges tous les 10.000 km et opérations plus importantes tous les 20.000 km.



CONCLUSION

Avec la VEi, Honda tente une opération séduction auprès d'une clientèle soucieuse de protection de l'environnement et de sécurité (airbag de série). Il faudra pour cela puiser plus profondément au fond de la bourse, sans pour autant bénéficier d'équipements supplémentaires ou de performances supérieures. Au rang des qualités de la VEi, on peut citer un excellent moteur, une très grande sobriété, une excellente boîte de vitesses, un comportement sûr et une finition de qualité. Au rang des regrets, rangeons l'accès aux places arrière, le hayon peu pratique, l'absence d'espaces de rangement et l'insonorisation perfectible. Cela fait beaucoup, surtout qu'elle est plus chère qu'une LSi, mieux équipée et qui offre des performances équivalentes, il est vrai au prix d'une consommation supérieure. Cette VEi illustre ainsi parfaitement l'adage selon lequel il convient avant tout de payer, pour pouvoir économiser par après.

NOS PRECEDENTS ESSAIS DETAILLES

sont encore disponibles. Vous en trouverez la liste en pages 150 et 151 du présent numéro. Nous vous y indiquons comment et à quelles conditions spéciales vous pouvez les obtenir.

HONDA CIVIC 1.5 Vei/LSi

		SOUS LA MOYENNE		DANS LA MOYENNE		AU-DESSUS DE LA MOYENNE		QUALITÉ MARQUANTE	
		DEFAUT GRAVE							
MOTEUR	Progression à froid							●	Honda prouve ici une fois de plus ses talents de motoriste. La technique du VTEC-E affiche une plus grande souplesse grâce au couple plus important, alors que le 1500 «normal» se montre plus vivant, avec un fonctionnement plus linéaire.
	Puissance							●	
	Souplesse							LSi Vei	
	Nervosité							Vei LSi	
CONSUMMATION	Route/autoroute							LSi Vei	La Vei obtient sur ce plan d'excellents chiffres, prouvant le bien-fondé des solutions techniques proposées par Honda. Malgré cela, l'autonomie est un peu limitée, avec un réservoir difficile à remplir à ras bord.
	Ville							LSi Vei	
	Autonomie							LSi Vei	
TRANSMISSION	Embrayage							●	Boîte bien étagée, d'un maniement exemplaire, complétée par un embrayage à la hauteur de sa tâche.
	Changement de vitesse							●	
	Étagement							●	
DIRECTION	Précision							●	Très léger en manœuvres grâce à l'assistance dégressive en fonction de la vitesse, le volant réclame une certaine habitude à allure élevée.
	Maniabilité							●	
	Rayon de braquage							●	
FREINAGE	Puissance							●	Une solution classique d'une puissance et d'une endurance suffisantes, mais qui manque malgré tout de progressivité.
	Endurance							●	
	Progressivité							●	
TENUE DE ROUTE	En ligne droite							●	Les versions 1500 cm ³ adoptent un comportement résolument sous-vireur et tanguent davantage que leurs sœurs plus sportives; une caractéristique qui profite à la sécurité. Adhérence et motricité correctes.
	En virages							●	
	Motricité							●	
	Adhérence (sol glissant)							●	
CONFORT	Suspension							●	Amortissement perfectible, heureusement compensé par de bons sièges avant avec une excellente position de conduite. Bonne disposition des commandes avec désormais une habitabilité suffisante aux places arrière. Du point de vue de l'insonorisation, le moteur se fait entendre assez bruyamment sur la version Vei. Chauffage et ventilation améliorés par rapport aux versions antérieures.
	Sièges AV							●	
	Position de conduite							●	
	Position de commande							●	
	Habitabilité AV							●	
	Banquette AR							●	
	Habitabilité AR							●	
	Insonorisation							Vei LSi	
	Chauffage							●	
	Ventilation							●	
CARROSSERIE	Accès aux places AV							●	Accès aisé aux places avant, sauf lorsque l'on ne dispose pas de beaucoup d'espace sur les côtés. Acrobaties requises, par contre, pour accéder aux places arrière. Bonne visibilité périphérique, mais on regrette l'absence d'antibrouillards avant de série.
	Accès aux places AR	●						●	
	Visibilité							●	
	Eclairage							●	
COFFRE	Capacité/forme							●	On accède au coffre relativement petit par un hayon qui s'ouvre en deux parties. Si cette solution offre l'avantage de l'originalité, elle se révèle peu pratique à l'usage. Bon point pour la banquette rabattable en 2 parties.
	Accès							●	
	Banquette rabattable							●	
ACCESSOIRES	Instruments de bord							●	Instrumentation suffisante, sans plus; espaces de rangement trop peu nombreux, absence de lampes de lecture et instrumentation insuffisante à bord de la version Vei (sauf pour ce qui concerne l'airbag).
	Commodités							●	
	Équipement de série							Vei LSi	
FINITION	Extérieure							●	Finition de qualité, même si l'on note encore quelques imperfections dans le compartiment arrière.
	Intérieure							●	
ENTRETIEN	Accessibilité mécanique							●	Programme d'entretien classique, garanties complètes avec, en prime, une réputation de fiabilité enviable.
	Programme d'entretien							●	
	Pièces détachées (prix)							●	
	Programme garantie							●	
PRIX	Prix/prestations							●	Les Honda restent chères, et cela vaut également pour les Civic.
	Prix/équipement							Vei LSi	
	Prix/qualité							●	
TOTAL								1 10 27 17	NOTE MONITEUR: Vei 7,4/10 - LSi 7,3/10