



La Honda Civic essayée a pour modèle de base la Civic type " R " 2003, celle qui propose d'origine 200 chevaux et une boîte à 6 rapports manuels bien étagés. Chaussée en 17 pouces, elle cache mal son objectif : à la recherche de podiums. Ambitions bien légitimes, puisque la voici championne de France de sa catégorie : le groupe " N ", en circuit. Ce titre permet à Michel Quaglioni de rêver un peu : " Et si on la mettait au départ de spéciales de rallyes ? "



L'habitacle de la Honda Civic groupe N ressemble à s'y méprendre à une voiture d'origine. Quelques manos de plus, et le tour est joué. Le petit boîtier sur la console centrale supérieure sert au réglage à distance des amortisseurs. C'est la commande de boîte de vitesses qui pêche : strictement d'origine, elle reste un peu trop longue " à la détente " : elle a trop de jeu, trop de garde.

Aussitôt dit, aussitôt fait : quelques petites modifications lui permettent de s'aligner tout de suite dans un parc fermé campagnard. La suspension est revue et corrigée, le moteur reste dans la version circuit. Équipée d'un autobloquant à disques, et de cales à différentes charges, la traction se fait parfaitement vers le point de corde, sans brutalité. Tout est soudé, dans l'autobloquant (les 2 vis d'ouverture). Michel précise : " Ca a été fabriqué au Japon ; on ne peut pas l'ouvrir, on vérifie son efficacité grâce à un serrage à la clé dyna-

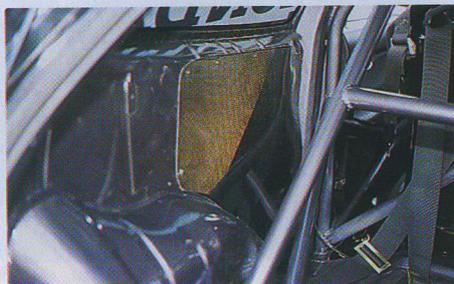
mométrique, c'est tout. J'ai confiance, ce système a été éprouvé sur l'Integra, en 4 ans ça n'a pas bougé. "

Tout vient du Japon ? " Oui, précise Michel, j'ai une sorte de " téléphone rouge " avec le Japon, qui assure le développement pour Honda. Là-bas, Honda crée des pièces prototypes, et les fait réaliser par des artisans agréés autour de l'usine. "

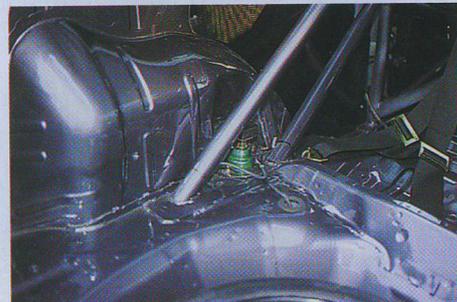
Michel Quaglioni a le succès modeste : il a même pu commander spécialement ce qu'il souhaitait en guise d'amortisseurs : " Je voulais une suspension réglable, j'ai imaginé puis dessiné un plan, envoyé à Honda Japon. Ils ont réalisé exactement les cartouches voulues, avec un petit moteur sur la tête d'amortisseurs, qui règle les tarages à volonté. Le petit moteur commande le débit d'huile des by-pass, pour durcir ou assouplir. "

La boîte de vitesses est restée standard, avec ses 6 rapports, mais dans une version plus courte que de série, grâce aux homologations japonaises du modèle. Les ponts course ne sont pas d'origine.

Matter a fourni les bases d'arceau, Michel a complété l'assemblage en déplaçant quelque peu les points d'ancrage, notam-

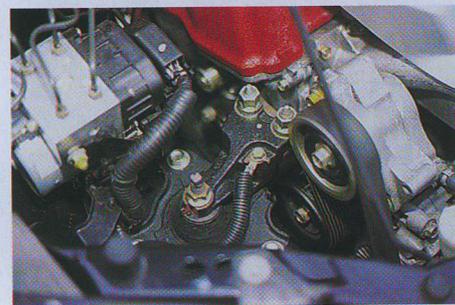


Tous les revêtements intérieurs ont disparu pour faire la chasse au poids : résultat, sur la balance : la Civic accuse 3 Kg de plus que le minimum autorisé. Un exploit.



L'amortisseur arrière voit aussi se greffer un petit moteur électrique pour régler le tarage en détente.

ment pour les têtes d'amortisseurs qui devaient rester libres.



Tout est monté bien rigide. La direction assistée est électrique et mécanique.

Les freins sont hyper performants : Pour- tant il s'agit d'étriers 1 piston d'origine, pin- cés par des plaquettes américaines qui résistent à 600°, et ne demandent pas à chauffer au départ des spéciales : immé- diatement opérationnelles : rare !

L'ensemble de la caisse, ainsi testée, ar- rive presque au poids d'homologation : 1078 Kg, soit 3 Kg de plus que le poids autorisé !

A l'essai, Christophe Vaison juge la Honda Civic groupe N armée pour ses débuts en rallye, même si le point faible de la belle japonaise reste la commande de boîte de vitesses, un peu trop floue à son goût. Mais,