

Presseinformation

16. August 2017

Modifizierter Diesel ergänzt Civic Motorenpalette

- **Überarbeiteter 1,6-Liter-i-DTEC-Dieselmotor ab März 2018**
- **120 PS und ein maximales Drehmoment von 300 Nm**
- **Kolben von hoher Festigkeit sowie reibungsarme Zylinderbohrungen**

Frankfurt am Main – Ein umfassend überarbeiteter 1,6-Liter-i-DTEC-Dieselmotor wird ab März 2018 die Motorenpalette des Honda Civic in Europa ergänzen.

Der modifizierte 1.6 i-DTEC leistet 120 PS (88 kW) bei 4.000 min⁻¹ und ein maximales Drehmoment von 300 Nm bei 2.000 min⁻¹. Von Null auf 100 km/h beschleunigt der Motor in 10,4 Sekunden. Er wird im Honda Werk in Swindon, Großbritannien, gebaut und sowohl für die Civic Limousine als auch den Civic Fünftürer zur Verfügung stehen. Zunächst mit 6-Gang-Schaltgetriebe ausgestattet, ist die Antriebseinheit ab Mitte 2018 optional auch mit 9-Gang-Automatik erhältlich.



Ab März 2018 mit 1.6 i-DTEC verfügbar: der Honda Civic

Presseinformation

Der 1.6 i-DTEC bietet ein hervorragendes Verhältnis von Effizienz und Leistung. Er ist einer der ersten Motoren, die offiziell im Rahmen des neuen WLTP-Verfahrens (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure – WLTP), das in diesem Jahr in Kraft tritt, auf Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen getestet werden.

Honda hat an Motor und Abgasanlage erhebliche Verbesserungen vorgenommen, um die Leistung im Realbetrieb zu maximieren. Die Effizienzsteigerungen für den neuen Honda Civic 1.6 i-DTEC führen zu einem Kraftstoffverbrauch ab 3,7 l/100 km* und einem CO₂-Emissionswert von 99 g/km (nach WLTP-Zyklus)*.

Zu den Verbesserungen des 1.6 i-DTEC zählen unter anderem eine Verringerung der Reibung durch Kolben aus einer hochbeständigen Chrom-Molybdän-Stahllegierung sowie "Super-Plateau-Honen" der Bohrungen, um eine glattere Kolbenbewegung zu ermöglichen.



Überarbeiteter Diesel ergänzt Civic Motorenpalette

Der Motor nutzt das gleiche fortschrittliche Bosch-Einspritzsystem wie sein Vorgänger und verfügt über einen kleinen, hocheffizienten Turbolader sowie ein Niederdruck-Abgasrückführungssystem. Eine Gewichtsreduzierung wurde durch eine hochfeste und leichtgewichtige Kurbelwelle sowie einen vollständig aus Aluminium gefertigten druckgegossenen Hochdruck-Motorblock mit Open-Deck-Konstruktion ermöglicht. Für

Presseinformation

den neuen i-DTEC wurden dem Zylinderblock zusätzliche Gussrippen hinzugefügt, um die strukturelle Steifigkeit zu erhöhen und dementsprechend Lärm und Vibrationen zu reduzieren.

Hondas modifizierter 1.6 i-DTEC gehört auch zu den ersten Motoren, die offiziell nach dem RDE-Verfahren (Real Driving Emissions – RDE) zur Bewertung von NOx- und Partikel-Emissionen getestet werden. Der Dieselantrieb verfügt über ein neues NOx-Speicher-Konverter-System mit größeren Katalysatoren und einem höheren Edelmetallgehalt (Silber, Platin und Neodym), der das Stickstoffoxidgas bis zum Regenerationszyklus speichert. Ein Rußsensor erkennt, wann der Regenerationszyklus erforderlich ist, was die Lebensdauer des Auspuffs verlängert.

*Honda interne Daten

WLTP-Tests

Das Testverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) wurde entwickelt, um für die Berechnung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen realistischere Testbedingungen zu gewährleisten und wird das bisherige Testverfahren NEDC (New European Driving Cycle) ablösen.

Der WLTP-Fahrzyklus ist in vier Abschnitte mit unterschiedlichen Durchschnittsgeschwindigkeiten untergegliedert: niedrig, mittel, hoch und extra hoch. Jeder Abschnitt enthält eine Vielzahl von Fahrphasen, Stopps, Beschleunigungs- und Bremsphasen. Bei jedem neuen Fahrzeugtyp wird für die leichtesten und schwersten Varianten des Fahrzeugs jede zur Verfügung stehende Antriebskonfiguration nach WLTP getestet.

RDE-Tests

Im Rahmen der RDE-Tests werden die Schadstoffe wie NOx, die von Fahrzeugen während der Fahrt auf der Straße emittiert werden, gemessen. RDE ergänzt als Validierungsprozess die derzeitigen NEDC- und zukünftigen WLTP-Testzyklen. Im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens erfolgt der RDE-Test auf öffentlichen Straßen unter realen Verkehrsbedingungen mithilfe eines tragbaren Emissionsmessgeräts (PEMS).