

Presseinformation

19. März 2013

LANGE TEXTVERSION

Kompakter „Traum-Diesel“ rollt im April in den deutschen Handel Der neue Honda Civic 1.6 i-DTEC: Sparen ohne Verzicht

Ein moderner, kleiner Turbodiesel mit 120 PS ergänzt beim Honda Civic ab April die Motorenpalette. Der neue Antrieb legt die Messlatte ziemlich hoch: Er ist nicht nur der leichteste seiner Klasse, sondern auch der effizienteste. Mit bis zu 207 km/h, nur 3,6 Litern Verbrauch sowie einem niedrigen CO₂-Wert von 94 g/km setzt er Bestwerte. Was der auf Spaß und Sparsamkeit getrimmte Selbstzünder so alles kann, klärt der Fahrbericht mit dem Civic 1.6 i-DTEC.

Offenbach – Wenn der 1,6-Liter-Turbodiesel Anfang April im Civic seinen Einstand gibt, ist er nicht einfach nur ein neuer Motor im Portfolio, sondern läutet für Honda eine ganz neue Ära ein. Unter der Bezeichnung „Earth Dreams Technology“ werden die Japaner zukünftig Motoren und Antriebskonzepte anbieten, die sich durch ein einzigartiges Verhältnis von Leistung und Effizienz auszeichnen. Der erste Vorbote dieser neuen Generation ist ein kleiner Einstiegsdiesel mit 120 PS. Der „Traum-Diesel“ gibt im kompakten Civic schon mal einen Ausblick auf die kommende Honda Antriebs-Offensive.

Bereits bei der Entwicklung des neuen Selbstzünders waren die Ziele hoch gesteckt: Es galt, Reibung und Gewicht des eigens für den europäischen Markt konzipierten 1,6-Liter-Turbodiesels deutlich zu senken, um Verbrauch und Emissionen auf ein Minimum zu drücken. Von den Kolben über die Pleuel bis hin zur Kurbelwelle wurde nahezu jedes Motorenbauteil überprüft und bis ins Detail optimiert. Der Feinschliff hat sich gelohnt: Durch den hohen Einsatz von Aluminium und eine Vielzahl innermotorischer Maßnahmen bringt der 1.6 i-DTEC nur 134 Kilogramm auf die Waage. Damit ist er der leichteste Selbstzünder in der Kompaktklasse. Im Vergleich zu Hondas 150 PS starkem 2,2-Liter-Turbodiesel beträgt die Gewichtsersparnis enorme 47 Kilogramm, was in diesem kostengetriebenen Fahrzeugsegment ein sensationeller Wert ist.

1/4

Honda Deutschland

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Sprendlinger Landstraße 166 • 63069 Offenbach
Telefon 069-8309-389 • Fax 069-8309-839 • E-Mail: susanne.mickan@honda-eu.com
www.hondanews.eu • [Facebook: Honda Deutschland Automobile](#)

Presseinformation

Aber wie fährt er sich, der neue Civic 1.6 i-DTEC? Mit dem Motorstart folgt die erste Überraschung: Kaum wahrnehmbar schnurrt der Diesel vor sich hin. So ungewohnt laufruhig und leise, wie man es selbst von einem modernen Turbodiesel nicht erwartet hätte. Das ist besonders bemerkenswert und keinesfalls selbstverständlich. Zumal Honda zugunsten der Gewichtseinsparung beim 1.6 i-DTEC auf eine vibrationsmildernde Ausgleichswelle gänzlich verzichtet hat.

Dafür sorgt ein Turbolader mit variabler Turbinengeometrie für eine spontane Kraftentfaltung. Auf der Landstraße oder der Autobahn zeigt sich der Civic putzmunter. In Verbindung mit dem ebenfalls neukonstruierten, knackig gestuften und sieben Kilo leichteren Sechsgang-Schaltgetriebe hinterlässt das Triebwerk zudem einen lebendigen Eindruck. Schon aus niedrigen Drehzahlen legt der Motor spontan los, was angesichts des maximalen Drehmoments von 300 Newtonmetern bei 2.000 Umdrehungen pro Minute nicht verwundert. Für den Spurt von Null auf 100 km/h benötigt der Vierzylinder im Civic exakt 10,2 Sekunden und ist bei Bedarf bis zu 207 km/h schnell.

Nur 3,6 Liter beträgt laut Werksangabe der durchschnittliche Normverbrauch. Das ist durchaus erzielbar, denn neben der serienmäßigen Start-Stopp-Funktion hilft der sogenannte ECON-Modus beim Spritsparen. Wird er aktiviert, spricht das Triebwerk spürbar zahmer auf Gas-Kommandos an und die Klimaanlage arbeitet in einem besonders wirtschaftlichen Modus. Zudem animiert ein grün beleuchteter Tacho den Fahrer dazu, durch sanftes Beschleunigen sowie eine vorausschauende und gleichmäßige Fahrweise weiteres Sparpotenzial aus dem Turbodiesel herauszuholen. Die aus dem 2,2-Liter i-DTEC ebenfalls bekannte automatische Luftklappensteuerung am Kühlergrill sorgt darüber hinaus dafür, dass der kleine Civic 1.6 i-DTEC aerodynamisch genauso windschlüpfrig dasteht wie sein größerer Bruder.

Schön ist, dass das Triebwerk akustisch immer dezent im Hintergrund bleibt, egal welche Fahrweise aktuell gewählt wird. Neben der hohen Laufkultur des 1.6 i-DTEC und der aufwändigen Akustikdämmung, die Honda beim Civic betrieben hat, gibt es

Presseinformation

hierfür noch einen weiteren Grund: Active Noise Cancellation. Dahinter verbirgt sich ein Geräuschkämpfungssystem, das sonst nur in weit höheren Fahrzeugklassen zum Einsatz kommt. Dabei erfassen Mikrofone im Dachhimmel auftretende Störfrequenzen und filtern sie über die Lautsprecher der Audioanlage mit gezieltem Gegenschall heraus. Überaus wirksam, denn es geht ausgesprochen ruhig im Innenraum des kompakten Japaners zu. Unterhaltungen in Zimmerlautstärke sind im Civic kein Problem.

Der mit dem kleinen Diesel ausgestattete Civic punktet aber nicht nur mit feinen Manieren, sondern hat auch bei der Agilität um einiges zugelegt. Denn neben leichtem Motor und Getriebe, die im Vergleich zum 2,2-Liter-Diesel die Vorderachse mit mehr als einem Zentner weniger Gewicht belasten, wirkt sich vor allem die direkter abgestimmte Lenkung positiv aus. Der Civic 1.6 i-DTEC vermittelt ein sehr handliches Fahrgefühl. Zügig umrundet der fünftürige Japaner schnelle Kurven flinker und seine elektromechanische Lenkung arbeitet exakt und vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt.

Insgesamt ist der neue Turbodiesel im Civic ein leichtfüßiger Sparer, dem es an nichts fehlt. Im Innenraum wartet er mit einem wohltuenden Platzangebot sowie mit der hohen Variabilität seiner praktischen ‚Magic Seats‘ auf. Dieses Sitzsystem ähnelt einer Kinobestuhlung und erlaubt den Transport von sperrigem Frachtgut im Fond. Beim Kofferraumvolumen setzt der Civic weitere Maßstäbe, denn das fällt mit 467 bis 1.368 Litern außerordentlich üppig aus. Und mit einem Einstiegspreis von 20.450 Euro fällt die Bilanz gegenüber dem vergleichbar ausgestatteten Civic 2.2 i-DTEC um 1.500 Euro günstiger aus. Das schont das Budget – auch an der Zapfsäule. Gute Gründe, die den kleinen Diesel zu einem besonders attraktiven Angebot machen.

Kurzum: Die neue Antriebsphilosophie geht auf und wirkt sich überaus stimmig aus. Der 1.6-Liter-Turbodiesel fährt sich spritzig ohne Verzicht und vereint die bekannten Vorzüge des kompakten, sportlichen Civic mit besonders lauf ruhigen Manieren. Die „Earth Dreams Technology“ macht Lust auf mehr.

Presseinformation

Kraftstoffverbrauch **Honda Civic 1.6 i-DTEC** in l/100 km: innerorts 4,1-4,0; außerorts 3,5-3,3; kombiniert 3,7-3,6.
CO₂-Emission in g/km: 98-94. Energieeffizienzklasse: A+. (Alle Werte gemessen nach 1999/100/EG.) Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der „Deutschen Automobil Treuhand GmbH“ unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.