

Zgrabna i oszczędna

data aktualizacji: 2013.06.25



Nowy silnik wysokoprężny Hondy 1.6 i-DTEC to zagadka. Czy okaże się taką rewelacją, jak diesel 2.2 i-CDTI? Na razie wiadomo, że charakteryzuje go bardzo niskie spalanie - średnio 3,6 l/100 km.

Dokładnie dziesięć lat temu Honda wyprodukowała pierwszy w historii marki silnik wysokoprężny. Jednostka o pojemności 2200 cm³ jest świetna: dynamiczna, cicha, o wysokiej kulturze pracy i - jak się po latach okazało - trwała. Zapewne większość osób, które wówczas zaryzykowały, kupując Accord z niesprawdzonym jeszcze na rynku dieslem, nie żałowały tamtej decyzji. Teraz również nie wiadomo, czego można spodziewać się po nowym silniku Hondy 1.6 i-DTEC, który właśnie wchodzi do sprzedaży pod maską Civica.

Dziś decyzja powinna być jednak łatwiejsza. Przede wszystkim to już nie jest debiut. Honda ma za sobą całą dekadę doświadczenia w produkcji diesla. Drugim potężnym argumentem na tak jest apetyt na paliwo. Według producenta Civic z nowym motorem o mocy 120 KM zadowala się średnio zaledwie 3,6 l/100 km. Jeśli ma to odzwierciedlenie w rzeczywistości, to gratulacje! Spalanie na takim poziomie zadowoli nawet najbardziej oszczędnych kierowców. Zwłaszcza że inne osiągi auta również są ponadprzeciętne. Auto rozpędza się do setki w 10,5 sekundy i jest w stanie przekroczyć nieznacznie prędkość 200 km/h. Maksymalny moment obrotowy wynosi 300 Nm - już przy 2000 obr./min. To się czuje podczas jazdy.

Honda Civic, którą mieliśmy okazję wypróbować, prawie na każdym biegu dysponuje zapasem mocy potrzebnym do efektywnego przyspieszania. Dzięki temu nie trzeba zbyt często zmieniać przełożeń, zarówno w korkach, jak i na trasie. Sześciobiegowa skrzynia pracuje pewnie i precyzyjnie, podobnie jak układ kierowniczy. Jedyne dyskomfort, jaki kierowca może poczuć w Civicu, dotyczy hałasu podczas jazdy na nierozgrzanym silniku.

Honda dobrze trzyma się drogi, błyskawicznie wykonując komendy przekazywane z pedału gazu i kierownicy. W łukach i ostrych zakrętach kierowca idealnie czuje samochód – to zasługa świetnie wyprofilowanych foteli i średnio twardego zawieszenia, któremu także pod względem komfortu niczego nie brakuje.

Poprzednia generacja kompaktowej Hondy charakteryzowała się sportowym nadwoziem oraz futurystycznym a zarazem przestronnym wnętrzem. Podczas tworzenia nowego modelu elementy te zostały zachowane, jednak projektanci postanowili udoskonalić kabinę pasażerską. Źródłem inspiracji dla jej projektu był panel kontrolny myśliwca oraz kokpit znany z samochodów wyścigowych, umożliwiający naturalną i intuicyjną obsługę wszystkich urządzeń. Zdania na temat wnętrza Civica są podzielone. Jedni będą zachwycać się oryginalną deską rozdzielczą, dla innych może to być ostateczny argument, aby zrezygnować z zakupu i poszukać czegoś mniej wyszukanego. Kwestia gustu. Ważne, by obsługa uchwytów i przełączników była prosta. Pod tym względem w nowej Hondzie wszystko znajduje się na swoim miejscu.

Ciekawym rozwiązaniem jest asystent ECO, który w Civicu znalazł się po raz pierwszy. Przy spokojnej jeździe prędkościomierz podświetla się na zielono, a gdy silnik pracuje na biegu jałowym lub w czasie dynamicznego przyspieszania i hamowania zmienia kolor na niebieski. Według producenta system pozwala kierowcom zoptymalizować styl jazdy pod kątem jak najniższego zużycia paliwa.

Największym mankamentem Hondy Civic z dieslem jest cena. Najtańsze auto wyposażone w ten silnik kosztuje 82 000 zł, a najdroższe – aż 97 500 zł.



Honda Civic 1.6 i-DTEC

Dane techniczne

Pojemność silnika	1597 cm ³
Maksymalna moc silnika	120 KM przy 4000 obr./min
Maksymalny moment obrotowy	300 Nm przy 2000 obr./min
Maksymalna prędkość	195 km/h
Średnie zużycie paliwa	3,6 l/100 km
Cena netto od	82 000 zł

Hubert Wójcik

Wiadomości Handlowe, Nr 6-7 (126) Czerwiec - Lipiec 2013

Źródło: <https://www.wiadomoscihandlowe.pl/artykuly/zgrabna-i-oszczedna,570>