



ALLT OM BILEN

Nr 6 • 1 mars 2018, årg. 71 • www.teknikensvarld.se

remiär



NYA AUDI A6
All teknik - alla motorer!

+5%
Vi ökar igen!

VARNING!
SÅ ARBETAR
BIL-
BEDRAGARE
I SVERIGE

ÄRLDSPREMIÄR

NYA VOLVO V60



Allt du behöver veta om nya folkhems-Volvon!

- ✓ Alla motoralternativ
- ✓ All ny teknik
- ✓ Alla priser

MINITEST
7 KUPÉ-VÄRMARE

Skoda Karoq

Opel Grandland X

Nissan Qashqai

PROVKÖRD

Prov-körd!



Lillebror Duktig – din nästa bil?

Nya Skoda Karoq och Opel Grandland X utmanar klassens storsäljare Nissan Qashqai.

Nya Toyota Land Cruiser

Största leksaken för sandlådan! Vi kör en uppdaterad ökenhjärte i dess rätta element.

TEST

TIDSAM 0486-06
06
Pris 69 kr
Norge 85 nkr
Finland €8,50
7 388048 606907
RETURVECKA TT

HONDA CIVIC 1,6 I-DTEC

KLASSLEDANDE!

Hondas dieselmotor är förfinad in i minsta detalj



Provkörd!

Så här i el- och laddhybrids-tider går det alltså att förbättra konventionella motorer rejält och det är just vad Honda har gjort. Deras reviderade diesel är kanonbra helt enkelt!

TEXT: PEO KJELLSTRÖM • FOTO: HONDA

ORDET KLASSLEDANDE är något Honda använder sig av ofta vid provkörningar. De flesta gångerna handlar det om innerutrymmen, något som är mätbart och enkelt att bevisa. När det gäller revideringen av den nya dieselmotorn säger de inte att den är klassledande. Då säger jag det i stället. Det här är den bästa, tystaste och mest vibrationsbefriade dieselmotor jag någonsin kört. Klassledande helt enkelt.

Vad gäller effekt och prestanda har inte Honda prioriterat detta, de har helt enkelt

struntat i det. Så motorn ger alltså 120 hästkrafter och 300 Nm i vridmoment. Det känns fullt tillräckligt om än inte lika kul som många andra biltillverkares oljebrännare. Men de har i stället fått ner CO₂-utsläppet till 93 g/km vilket är riktigt, riktigt bra. När det gäller den sämre säljande fyradörrars sedan-versionen är det faktiskt så att utsläppet är ännu mindre, 91 gram.

Dessa siffror ska nu inte tas för givna utan kan variera beroende på bilens utrustningsnivå och tjänstevikt.

HUR SOM, det mest imponerande med 1,6 I-DTEC är att den aldrig någonsin låter som en diesel. Inte ens kall på tomgång knattrar det vilket annars är legio med dieselmotorer. Jag provar allt för att få den att knattra. Kör på extremt låga varvtal och segdrar motorn på sexans växel, men lik förbenat håller sig motorn tyst. Provar med stenhårda accelerationer men får samma resultat.

Det är riktigt imponerande av Honda och visar vad bilindustrin kan om de bara vill. Så satte också Honda en tredjedel av sin arbetsstyrka på Honda R&D i Swindon, England, på just Civic som debuterade med sin nya kaross 2017 men dieseln har låtit vänta på sig närmare ett år. Nu vet vi varför. Och väntan var inte förgäves.

Honda har inte använt sig av svart magi för att uppnå detta. Det som gjorts låter enkelt och skulle kunna appliceras på vilken dieselmotor som helst. I alla fall som jag ser det. De har använt sig av nya produktionsprocesser och introducerat nya material, utan att för den sakens skull specificera dem.

MOTORN, SÄVÄL block som topplock, är gjutet i aluminium för låg vikt. Den externa designen har förändrats med extra gjutna flänsar som lagts till på cylinderblocket. Detta ger en ökad styvhet som förbättrar hanteringen av buller



Vi provkörde i: Rom, Italien.
Temp: 11° C. **Väder:** Molnigt.

Det här är nytt!

Dieselmotorn: Har ni läst texten så inser ni att det enda som är nytt med denna Honda Civic är dieselmotorn. Den har låtit vänta på sig ett drygt år sedan nya Civic introducerades.



► Insidan matchar väl inte riktigt det läckra yttre skalet men det fungerar i alla fall.



► Det tog ett år innan dieseln hittade ut på marknaden men så har också Honda lagt mycket energi på den, och lyckats!



► Earth Dreams är Hondas samlingsnamn för de senaste motorerna. Gäller effekt och förbrukning.

► Nu har slutligen Honda Civic av senaste snitt kommit som diesel. En mycket trevlig sådan.

och vibrationer. Är detta nyckelordet andra biltillverkare ska ta till sig. Extra flänsar?

Topplocket är tillverkat av en pressgjuten aluminiumlegering och behöver mindre förstärkningar så att tjockleken, och därmed vikten, på topplocket kan minskas. Vi pratar om 280 gram vilket låter som ingenting men är två procent lättare än föregående generation.

Att topplocket kan göras lättare och tunnare beror i sin tur på att Honda nu använder kolvar av smitt stål i stället för aluminium. Det förhindrar att värmeenergi läcker till topplocket och i stället möjliggör en snabbare värmeeffektivitet.

ETT HUVUDMÅL för Honda R&D var att minska den mekaniska friktionen till samma nivå som bensinmotorer. De har använt sig av vad de kallar plåtåslipning vilket minskar friktionsytan mellan kolvar och cylindrar med en extremt slät yta. Plåtåslipning är en

bearbetningsprocess som utförs i två steg i stället för den mer traditionella, och billigare, metoden med en slipning.

1,6-litersmotorn använder sig av ett insprutningssystem med magnetventiler från Bosch. Detta kan arbeta med så högt tryck som 1 800 bar. Ju högre bränsletryck desto snabbare injicering av bränsledimman som blandas med luften i förbränningskammaren. Det resulterar i en renare och mer effektiv förbränning vilket i sin tur ger lägre utsläpp och bränsleförbrukning.

Denna motor går alltså att finna i den tionde generationen av Honda Civic som vi tidigare konstaterar är en körglad och spänstig bil att köra. Den har numera ett riktigt fräckt utseende och främst bakifrån kan man luras att tro att det är en Civic Type R som ligger framför.

Under 2017 såldes 1 374 Honda Civic i Sverige. Bilen är värd ett bättre öde, inte minst med denna nya super-diesel. ⚙

TEKNISKA DATA

HONDA CIVIC 1,6 I-DTEC

Pris: från 211 900 kronor, säljstart april, första kundleverans april.

Motor: Diesel, 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 16,0:1. Borrning/slag 76,0/88,0 mm, cylindervolym 1 597 cm³. Max effekt 120hk (88 kW) vid 4 000 r/min, max vridmoment 300 Nm vid 2 200 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram. 6-växlad manuell låda, alt. 6-växlad steglös automatlåda (CVT-låda).

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel 11,8 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/45 R 17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 270, längd 452, bredd 180, höjd 143, spårvidd f/b 154/157. Markfrigång 13,0. Tjänstevikt ca 1 400, maxlast ca 320, max släpvagnsvikt 1000. Tank 46 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 414-1 245 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 9,8 s, toppfart 201 km/h.

Bränsleförbrukning: Stad 0,36 l/mil, landsväg 0,34 l/mil, blandad körning 0,35 l/mil. CO₂ 93 g/km.

Garantier: Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Skatt: 0 kronor per år. Beroende på individuella tjänstevikter och att bilen registreras före 1/7 2018. Efter detta datum 1 867 kronor under tre år.

RIVALER



VOLKSWAGEN GOLF 1,6 TDI 115

En annan trotjänare sedan 1974. Veldig populär och det är inte svårt att förstå, Golf är en bra bil.

Pris: Ca 223 900 kronor.



FORD FOCUS 1,5 TDCI 120 HK

En annan bra produkt som klarat sig fint i våra tester. Efterträdaren kommer i år.

Pris: ca 229 000 kronor.