

Le moteur Honda 1.6 i-DTEC optimise ses consommations en conduite réelle



Le moteur **Honda 1.6 litre i-DTEC diesel** optimisé bénéficie de **pistons plus résistants** et d'**alésages de cylindre à faible friction** afin d'optimiser les **performances** en conditions de conduite réelle sur la base de la procédure d'émission en conduite réelle (EDR). Les améliorations apportées au diesel 1.6 litre comprennent une réduction de friction de cylindre, grâce aux pistons fabriqués avec du **chrome-molybdène en alliage d'acier hautement résistant**, ainsi qu'un « super plateau de rodage » des alésages, afin de permettre un mouvement plus harmonieux du piston.

Le moteur Honda de 1 597 cm³ utilise le même **système d'injection de carburant avancé** Bosch qu'avant et présente un **petit turbocompresseur à haut rendement**, un **système RGE à basse pression** (recirculation des gaz d'échappement) et un **orifice de tête cylindrique à flux d'admission élevé** et à fort tourbillon. Un vilebrequin mince, léger et hautement résistant, ainsi qu'un bloc-moteur coulé en aluminium à pont découvert et à haute pression réduisent le poids du moteur. Des nervures coulées supplémentaires ont été ajoutées au bloc-cylindres pour accroître la rigidité structurelle et, par conséquent, améliorer la gestion du bruit, des vibrations et des secousses.

Honda a également apporté des améliorations au système d'échappement.

Le groupe motopropulseur diesel Honda dispose d'un système de convertisseur de stockage de NOx (NSC) avec des catalyseurs plus grands et une teneur plus élevée en métaux nobles (argent, platine et nœdyne) qui stockent le gaz d'oxyde d'azote jusqu'au cycle de régénération. Un capteur de suie détecte avec précision lorsqu'il est nécessaire de régénérer le cycle afin de prolonger la résistance des composants d'échappement.

La puissance du moteur 1.6 litre i-DTEC se maintient à **120 ch** à 4 000 tr/min et le couple maximal est de 300 Nm à 2 000 tr/min.

La **Honda Civic** 1.6 litre i-DTEC affiche une **consommation** de carburant de 3,7 litres aux 100 km et des **émissions de CO₂** de 99 g/km (en fonction du cycle de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les **voitures** particulières et **véhicules utilitaires légers**).

Le moteur diesel Honda est l'un des premiers à être officiellement soumis au cycle de consommation de carburant et d'émission de la nouvelle procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP).

Les données de l'habituel test du nouveau cycle européen de conduite (NEDC) reposent sur un

profil de conduite théorique, alors que le cycle de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP) a été développé à partir de données de conduite réelles recueillies à travers le monde. Ce test de [consommations](#) est conçu pour fournir des résultats de consommations de carburant et d'émissions des véhicules se rapprochant davantage de l'expérience de conduite réelle. Le cycle de conduite est divisé en quatre sections de vitesse moyennes différentes : basse, moyenne, haute et très haute. Chaque section comprend différentes phases de conduite, d'arrêt, d'accélération et de freinage. Pour chaque nouveau type de véhicule, chaque configuration de groupe motopropulseur est testée selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires (WLTP) les plus lourds et les plus légers.

Disponible à partir de mars 2018, le moteur 1.6 l i-DTEC optimisé sera disponible pour les versions quatre portes et cinq portes de la dixième génération de la [Civic](#).

Eric Houguet, 21/08/2017