

TECHNISCHE DATEN

Motor ▶ 4 Zylinder in Reihe, vorne quer, 2204 cm³, Bohrung x Hub = 85x97,2 mm, Verdichtung 16,7:1, Leistung 121 kW (165 PS) bei 3800/min (Serie: 103 kW/140 PS) bei 4000/min), Drehmoment 380 Nm bei 2200/min (Serie: 340 Nm bei 2000/min), 2 oben liegende Nockenwellen (Kette/Zahnräder), 4 Ventile pro Zylinder, Turbolader, Ladeluftkühlung. Änderungen gegenüber der Serie: Optimierung der Motorelektronik durch Evotech.

Kraftübertragung ▶ keine Änderungen gegenüber der Serie: Vorderradantrieb, ESP, 6-Gang-Getriebe, 1000/min im 6. Gang = 55,4 km/h.

Fahrwerk ▶ Änderungen gegenüber der Serie: Tieferlegung (40 mm). H+R-Federn, Aluräder Oxigen Crystal: 8x19", Reifen 235/35 ZR 19.

Karosserie ▶ Leergewicht 1422 kg, Zuladung 468 kg, Leistungsgewicht 8,6 kg/PS.

Fahrleistungen im Test ▶

0 bis 80 km/h	5,8 s
0 bis 100 km/h (Werk)	8,6 s
400 m mit steh. Start	16,2 s
1 km mit steh. Start	29,8 s
Spitze (gem. Bütikofer Automobile AG)	215 km/h

Elastizität im Test ▶

40 bis 80 km/h im 5. Gang	15,4 s
80 bis 120 km/h im 5. Gang	8,1 s
80 bis 120 km/h im 6. Gang	11,4 s

Bremsweg im Test (100-0 km/h) ▶

Min./Max.	37/41 m
-----------	---------

Verbrauch im Test (l/100 km) ▶

Durchschnitt	7,9
--------------	-----

Basispreis Honda Civic 2.2i-CTDi Sport ▶ Fr. 35780

Tuning-Komponenten ▶ **Fr. 7480**

Leistungskit	Fr. 1550
H+R-Federsatz	Fr. 980
Komplett-Rädersatz Oxigen Crystal	Fr. 4700
Motorelektronik-Garantie	Fr. 250

Vertrieb ▶ Bütikofer Automobile AG, 8547 Gachnang, Tel. 052/369 03 69; www.ihegarage.ch

Messungen: auto-illustrierte, 430 m ü. M., 20 °C, 2100 km, Reifen Pirelli P Zero Nero

Fotos: Richard Meinert



HONDA CIVIC 2.2-CTDi BY BÜ AUF DIE

Obwohl die Form pfiffig, verbreitet sich der neue Honda Civic auf unsern Strassen nicht inflationär wie Radarfallen. Herr und Frau Schweizer kleben eben oft am Gestrigen. Von heute ist indes dieser.

Von **Andreas Stöcklin**

Der Gecko bevölkert seit rund 50 Millionen Jahre die Erde. Die Echsen zeichnen sich durch herausragende Anpassungsfähigkeit aus. Ums selbe bemüht sich auch die Bütikofer Automobile AG, seit immerhin schon zwanzig Jahren. Deshalb diene das Urreptil als Markenzeichen.

Seinen Anfang nahm Ruedi Bütikofer's Unternehmen in einer umgebauten Scheune. Heute zählt es über vierzig Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen und hat sich zur technisch versierten und kundenfreundlichen Vorzeigegarage gewandelt. In enger Zusammenarbeit mit der Evotech Schweiz, einer Firma, die sich seit fünfzehn Jahren um ihren guten Ruf in punkto Software-Programmierung für Leistungssteigerung kümmert, entstand ein flottes, kurvenwilliges Diesel-Wiesel.

Die Devise: Ein in Optik, Performance und Preis attraktiver Selbstzündender-Civic. Als Basis dient hier die Version «Sport» mit gelochten Alupedalen und sportiv konturierten Vordersitzen. Mittels elektronischem Kunstgriff erhöht Evotech die Leistung um 25 PS, und die maximale Kraft stemmt sich demzufolge um 40 auf knackige 380 Nm.

Das Honda-Diesel-Herz ist verhältnismässig frisch im Geschäft (seit 2003 im Accord), trotzdem überhäuft mit Lob seitens der Presse oder in den Schlagzeilen, ging es um Geschwindigkeitsrekorde (19 innerhalb von 24 Stunden auf dem Ovalekurs im deutschen

Papenburg). Nach der Evotech-Behandlung beschleunigt die Maschine den Civic auf der Uhr unmerklich besser. Mit 8,6 Sekunden vom Stand auf Tempo hundert bleibt einzig die ernüchternde Äquivalenz zur Serie. Das heisst: Es werden lediglich die fetteren Reifen (235/35 19) egalisiert. Mit anderen Worten: Es bedarf des Leistungsplus, um sich mit diesen, zugegeben, schönen 19-Zöllern zu schmücken. Schönheit muss leiden!

Trotzdem ändert sich nichts an der Tatsache, dass dieses Triebwerk anhaltend zu den besten seines Genres zählt. Und so werden wir verwöhnt durch fein gewuchtete Laufkultur, starken Antritt, lineare Leistungsentfaltung und Umwelt- sowie Portmonnaieschonenden Verbrauch. Der ai-Schnitt von 7,9 Litern auf 100 Kilometer muss insofern relativiert werden, als dass wir auf deutschen Autobahnen und während unseren Versuchsfahrten auf isoliertem Terrain einen überdurchschnittlichen Vollgasanteil zu verzeichnen hatten. Wer bewusst schont, fährt auch mit unter sechs Litern.

Das Heil fahrwerksseitig fand man in tieferlegenden, strafferen H+R-Federn und breiterem Pirelli-Gummi. Daraus resultiert eine nochmalige Steigerung in Einlenkverhalten, Lenkpräzision und Querdynamik. So liegt der Civic wirklich funny und stresst den Fahrer, die Fahrerin nur dann, wenn keine Kurven am Horizont auszumachen sind. Wer bremst, ist feige. Wer es trotzdem tut, dem hilft die Civic-Anlage anstandslos. ■



TIKOFR AUTOMOBILE AG SANFTE

Tut sich am Horizont ein Geschlängel auf, freut sich des Civic-Fahrers Herz. Der Gecko in Dieselsonversion schont Luft und Geldbeutel.



auto ILLUSTRIERTE FAZIT

Keinen Wow-Effekt beim Tritt aufs Gaspedal. Trotzdem bleibt das gute Gefühl souveräner, antrittskräftiger Diesel-Motorisierung. Der Büti-Civic holt seine Punkte hauptsächlich im Bereich Optik (Felgen, Tieferlegung) und in der Fahrdynamik. Ein Kurvenfresser par excellence für faires Geld, keine Frage.