

VELIKI TEST - HONDA ACCORD 2.0 i-VTEC COMFORT

Črno na belem



Pravzaprav se je novemu Accordu zgodila krivica, še preden je zapeljal na ceste. Govoric in podtikanj, da je vse skupaj le dobra kopija Mazde6, je bilo le nekoliko preveč, da bi jih mirno preslišali.

Hud udarec! Če je katera od japonskih znamk resnično vlagala predvsem v razvoj športnih avtomobilov, je bila to brez dvoma prav Honda. Mazda mnogo manj. Torej je jasno, da njuni filozofiji nista nikoli sovpadali. In s čim se morajo pri Hondi ukvarjati danes? Z lastno identiteto. Na trgu sta namreč dva, marsikateremu morda izredno podobna avtomobila, ki ju je treba ločiti. Pa »tragedija« morda sploh ne bi bila tako velika, če pri Mazdi ne bi ob vsem tem izdelali odličnega avtomobila.

proizvajalcu velik trn v peti. Tudi dinamika in preostala mehanika štejeta seveda Hondi v prid. Toda ali je vse to dovolj?

Za enakovreden boj s tekmeči zagotovo ne. To so pri Hondi spoznali že s prejšnjo generacijo Accorda. Odličen avto je bil premalo privlačen. In ker ljudje še vedno kupujemo predvsem z očmi, recept pač ni bil uspešen. Toda očitno je zaleгло! Novi Accord je všečen in hkrati tudi z detajli precej zanimiv avto. Prednje luči imajo na primer ločene žaromete, prav tako zadnje. In to je danes »in«.

In s čim se morajo pri Hondi ukvarjati danes? Z lastno identiteto.

Nič kaj dobra popotnica, ni kaj! Dokazati, da ne šteje le zunanja podoba, ampak tudi geni, nikakor ni lahko delo. Še posebej ker tega ni mogoče okusiti z očmi. In kaj torej preostane Hondi? V tem trenutku le sloves, ki so si ga zgradili v vsem tem času. Po zaslugi močnega razvoja vsaj v tem pogledu ne pešajo. Tehnologija prilagodljivih časov in hodov odpiranja ventilov (VTEC) je na primer njihova »pogruntavščina«. Prav tako nadgradnja - VTi. In motorji, ki se pohvalijo s tema dvema oznakama, so še danes marsikateremu avtomobilskemu

»In« je tudi krom, zato so z njim prevlečene kljuke ter obrobjena stekla na vratih. Seveda ne smemo spregledati smernikov, vgrajenih v vzvratna ogledala, pa tudi agresivnih petkrakih 17-palčnih platišč ne, ki pa spadajo že v paket dodatne opreme.

Toda gledati novega Accorda z razdalje nekaj metrov, še ni dovolj, da bi lahko izvedeli, kaj ponuja. Za to je treba vanj tudi sesti. Sedež je odličen. Izdatno nastavljen, anatomske oblikovan in z dobrima bočnima oporama. Podobno velja za volanski obroč. S tremi prečka-



mi, 380 milimetri premera, izdatno nastavljivostjo, dekorativnimi vložki, ki spominjajo na kovino, in stikali za ukazovanje avdiosistemu - ja, prav ste prebrali, novi Accord je končno dobil tudi lastni avdiosistem - je lahko marsikateremu tekmecu le za vzor. Pa ta avto sploh ni športnik, le prihaja iz takšne družine. Merilniki se po novem bahajo s tehnologijo Optitron. Da opazite to, vam ni treba za-

gnati motorja. Dovolj je že, če odprete voznikova vrata, in že zasvetijo v rahlo zasenčeni oranžno-beli barvi. Prijetno pa bodo presenetile tudi stopalke. Na pogled sicer niso nič posebnega, toda ravno prav so razmaknjene, da lahko posegamo po stopalki za plin tudi med zaviranjem, odlična pa je tudi opora za levo nogo. Ni kaj, ergonomija je v novem Accordu resnično napredovala. To opazite tudi,

ko se zazrete v stikala. Ta so zdaj končno nameščena tako, da so očem vidna, predvsem pa tam, kjer jih pričakujemo. In vrh vsega - tudi ponoči osvetljena!

Ko obrnete ključ in zažene 2,0-litrski motor v nosu, se ta oglasi prav tako kot vsi preostali Hondini agregati. Odločno. To pa je tudi vse, kar lahko izveste o njem. Kratica i-VTEC, skrita povsem na dnu zadnjega



Iz oči v oči



»nizkopresečno« 17-palčno obutev.

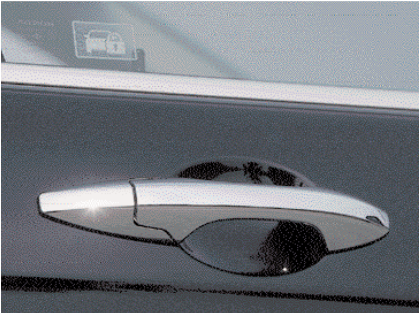
Novi Accord je še vedno čisto prava Honda. Motorček se zelo rad vrti, navora je malo manj, menjalnik z natančnimi in lahkotnimi gibi je izvrsten, stabilnost vozila v ovinkih s 15-palčnimi kolesi je sicer malo »majava«, toda volanski mehanizem je kljub temu dovolj poveden in natančen. Za vse za-prisežene »tišače« pa priporočam močnejši 2,4-litrskega motor (tudi kakšen šestvaljni agregat ne bi bil odveč) in večjo

Peter Humar



Če ocenjujem njen videz, bi si upal staviti, da je nekdo uspešno kopiral poteze Mazde6. Nič hudega; obe sta lepi. In ker ima Accord tudi zelo dobro pogonsko tehniko, je vožnja (lahko) uživaška. Ena redkih Hond, kjer mi je všeč kombinacija videza in tehnike.

Vinko Kernc



stekla, vam namreč ne razkrije čisto nič več. Je pa dejstvo, da je povsem nov tudi ta. Prostorninsko se sicer v primerjavi s svojim predhodnikom ni veliko spremenil - za en sam kubični centimeter - zato pa ima novinec zdaj kvadratno razmerje med vrtino in gibom (86 x 86), osem »konjev« več moči ter dodatnih šest Nm navora. Nič pretresljivega. Da je to res, ugotovite tudi na cesti. Pospeševanje je zvezno, brez nepotrebnih sunkov v višjem delovnem območju, motor »vleče« spoštljivo že iz

nizkih vrtljajev, petstopenjski menjalnik z odlično preračunanimi prestavnimi razmerji pa skrbi predvsem za to, da dovolj umirjeno prenaša moč na prednji kolesi. Da občutki varajo, so pokazale šele meritve zmogljivosti. Devet sekund z mesta do hitrosti sto kilometrov na uro?! Tega izza volanskega obroča pač ni občutiti.

Toda če dobro pomislim, moči temu avtu res ne primanjkuje. Med slikanjem na planinskih ridah sem pravzaprav bolj kot nekaj dodatnih konjskih moči pogrešal šeststopenjski menjalnik, ki bi temu Accordu prišel še kako prav. Tudi na avtocestah. Vse drugo si zasluži oceno odlično. Volan je z 2,75 zavrtljaja ravno prav neposreden, menjalnik natančen in te-

koč, in celo zavore, ki so bile nekoč Hondina velika hiba, se zdaj lahko pohvalijo z naravnost dirkaškimi zmogljivostmi. Ni kaj, novi Accord me je po dolgem času zopet prepričal, da avtomobili, ki se odlično počutijo tudi med ovinki, še obstajajo. Njegovo vzmetenje predstavlja odličen kompromis med udobjem in športnostjo, kar pomeni, da kratke neravnine požira nekoliko trdo, vendar se zato odkupi med ovinki. Elektronskih pomagal, kot sta ESP ali pa TC, tu ne boste našli. To velja tudi za potovalni računalnik, žal, se pa zato lahko tolažite s samodejno dvokanalno klimatsko napravo. In čeprav zasnove »vse spredaj« ta Honda ne more skriti, pogostokrat, ko je hitrost v ovinkih pre-

velika, zadostuje že zgolj rahlo dodajanje volana.

Česa podobnega od številnih družinskih limuzin, ki so danes na trgu, preprosto ne moremo pričakovati. In novi Accord se želi priključiti prav njim. Vendar tudi ko mora odigrati to vlogo, je treba priznati, da za svojimi tekmeci v ničemer ne zaostaja. Prostora na zadnji klopi ponuja dovolj, prav tako udobja, in celo v njegov prtljažnik, čeprav bi si zaslužil nekoliko natančnejšo obdelavo, smo brez kakršnihkoli težav pospravili vse naše testne kovčke.

To pa je dokaz, da novi Accord še zdaleč ni kopija ali klon, ampak avto, ki, kot pravimo, s črno na belem upravičuje ime in imidž svojega proizvajalca. *Matevž Korošec*

CENE	SIT
Honda Accord 2.0 i-VTEC Comfort	
Dodatna oprema	
Kovinska barva	95.000
Alarmna naprava	41.976
Vlečna kljuka	139.046
Lahka platišča 17" (1 kos)	51.314
Lahka platišča 16" (1 kos)	42.051

Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	84.700
Prednji odbijač	103.400
Prednja maska	44.200
Prednja šipa	91.000
Znak	5.100
Prednji blatnik	55.200
Zadnji odbijač	103.400
Zunanje ogledalo	57.900
Lahko platišče 17"	51.300

Model	Honda Accord	Alfa Romeo Alfa 156	Ford Mondeo	Mazda6
	2.0i VTEC Comfort	2.0 JTS Progression	2.0 16V Trend	2.0i TE
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1998	1970	1999	1999
največja moč (kW/KM pri 1/min)	114/155 pri 6000	121/165 pri 6400	107/145 pri 6000	104/141 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	190 pri 4500	206 pri 3250	190 pri 4500	181 pri 4100
dolžina × širina × višina (mm)	4665 × 1760 × 1445	4430 × 1745 × 1415	4731 × 1812 × 1429	4680 × 1780 × 1435
največja hitrost (km/h)	220	220	215	208
pospešek 0-100 km/h (s)	9,1	8,2	9,8	9,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,3/6,2/7,7	12,2/6,6/8,6	11,6/5,9/8,0	11,2/6,2/8,0
cena osnovnega modela (SIT)	4.890.000	5.223.311	4.921.588	4.789.315

HONDA ACCORD 2.0 i-VTEC COMFORT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	4,0
0-80 km/h:	6,4
0-100 km/h:	9,1
0-120 km/h:	13,1
0-140 km/h:	17,5
0-160 km/h:	24,4
1000 m z mesta:	30,5
	(173 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	10,4
80-120 km/h (V.):	14,2

Največja hitrost	219 km/h
(V. prestava)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,7
največje povprečje	17,2
skupno testno povprečje	10,9

Trušč v notranjosti			dB
Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	58	58	57
90 km/h	63	63	63
130 km/h	68	67	67
Prosti tek			36

Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
30	30,5
50	50,2
70	70,0
90	87,1
100	96,5
130	127,2
150	144,0

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	64,6
od 100 km/h:	37,1

Okoliščine meritev

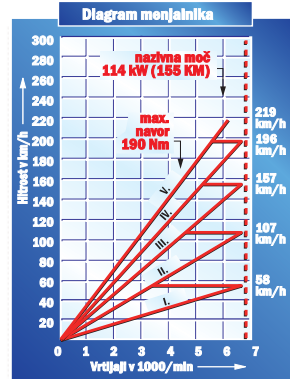
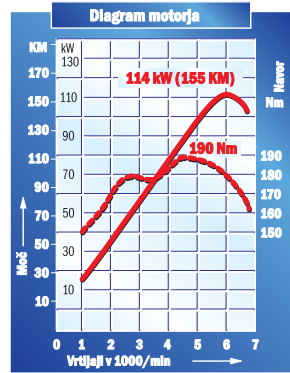
T = 10 °C
p = 1020 mbar
rel. vl. = 63 %
Stanje kilometrskega števca: 840 km
Gume: Bridgestone Potenza S-03

Napake med testom

- brez napak

Prostornina prtljažnika izmerjena s standardnimi Samsonite kovčki:

1 × nahrbtnik (20 l), 1 × letalski kovček (36 l), 2 × kovček 68,5 l, 1 × kovček 85,5 l



CENE (AC Mobil)	SIT
OSNOVNI MODEL:	4.890.000
TESTNO VOZILO:	5.406.000

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 3 leta garancije za lak, 6 let garancije za prerjavenje

Obvezno zavarovanje:

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 134.200 SIT
155.000 SIT

114 kW (155 KM) ● 9,1 s ● 219 km/h ● 10,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 86,0 × 86,0 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 9,8 : 1 - največja moč 114 kW (155 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,2 m/s - specifična moč 57,1 kW/l (77,6 KM/l) - največji navor 190 Nm pri 4500/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg v elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,5 l - motorno olje 4,2 l - akumulator 12V, 28 Ah - alternator 90 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,266; II. 1,769; III. 1,212; IV. 0,972; V. 0,780; vzvratna 3,583 - prestava v diferencialu 4,105 - platišča 7,5J × 17 - gume 225/45 R 17 Y, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 35,8 km/h - rezervno kolo T135/90 D 15 M (Bridgestone Tracomp-2), dovoljena hitrost 80 km/h

Voz in obese:

limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,26 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, poševna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBAS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1570 mm - širina (kololci) spredaj 1490 mm, zadaj 1480 mm - višina nad sedežem spredaj 930-1000 mm, zadaj 950 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1100 mm, zadnja klop 900-660 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 470 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 459 l - posoda za gorivo 65 l

Mase:

prazno vozilo 1320 kg - dovoljena skupna masa 1920 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 55 kg

Zmogljivosti (tovarna):

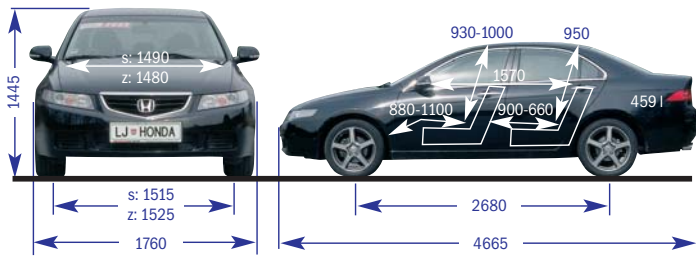
največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,1 s - poraba goriva (ECE) 10,3/6,2/7,7 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Užitek v vožnji: 😊😊😊😊😊

Tale Accord je sicer predvsem družinski avto, toda dovolj zmogljiv motor, odlične zavore in komunikativen volan med ovinki zagotovijo precejšnjo mero užitkov.

MERE

vse mere so v mm



HVALIMO IN GRAJAMO

- + videz
- + zunanji detajli (luči, kljuke, platišča ...)
- + materiali v notranjosti
- + voznikov sedež, volanski obroč in stopalke
- + uporabljeni predalčki spredaj
- + mehanika (motor, menjalnik, volan ...)
- + zavore

- zadaj ni ločenih bralnih lučk
- ni potovalnega računalnika
- skromna obdelava prtljažnika
- majhna odprtina med prtljažnikom in potniškim prostorom (v primeru, če je zadnja klop zložena)