



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirilaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 85,0 x 88,0 mm – gibna prostornina 1996 kubikov – kompresija 9,6:1 – največji navor 182 Nm pri 5000/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke kovine – po 4 ventili za vsak valj – 2 dodatni gredi zoper tresenje – elektronsko vbrizgavanje goriva (honda PGM-FI), s samodejnim zapiranjem dotoka goriva ob odvzetem plinu – elektronski vžig – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 1160 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,307; II. 1,809; III. 1,230; IV. 0,933; V. 0,757; vzvratna 3,000; diferencial 4,266 – platišča 5 1/2J x 15 – gume 185/70 HR 14 (bridgestone)

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija

NA PRAVI STRUNI



– vsa štiri kolesa na posamičnih obesa – spredaj dvojna prečna (zgoraj trikotna) vodila, vzmetni nogi, stabilizator – zadaj dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, vzmetni nogi, stabilizator – dvokrožne zavore, štirinrat kolutne (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči – zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, servo, prestava 16,0:1, 3,0 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mera in teže: dolžina 4,685 m – širina 1,695 m – višina 1,390 m – medosna razdalja 2,720 m – kolotek spredaj 1,475 m, zadaj 1,480 m – rajdni krog 11,6 m – teža praznega vozila 1270 kg – dovoljena skupna teža 1760 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljažnik (normno) 440 litrov – posoda za gorivo 65 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 200 km na uro – pospešek 0 do 100 km na uro 9,2 s – poraba goriva (ECE): 6,8/8,6/10,1 litra bencina super na 100 km



Kdor šteje od septembra 1981, ta ve: tole je honda accord četrte generacije. Nazadnje so jo temeljito obdelali pred dvema letoma, tik po tistem, ko je v ZDA s prodajnimi številkami premagala vse druge srednje velike avtomobile. Banzai!

Prenovitev je accord približala evropskemu okusu in pri Hondi bi jih osrečilo, če bi kdo rekel, da je ta njihov izdelek mogoče primerjati z mercedes-benzom (na primer 200E). Prijalo bi jim tudi laskanje, da gre za japonski BMW, ampak ostanimo stvarmi: accord je še vedno predvsem japonski in predvsem Hondin avtomobil. In v tem ni niti kanček podcenjevanja. Vsekakor hoče biti dokaj športna limuzina: limuzina zato, ker ima štiri bočna vrata in izrazit stopničast zadek, športna pa zato, ker je to razmeroma širok in značilno nizek, pritlehen avtomobil. Karoserija v obliki klina je spredaj nežno in stanjšano zaobljena, tudi zaradi izredno nizkih štirikotnih žarometov, zadaj pa navpično odsekana, da je pokrov nad prtljažnikom skoraj oglat in je pod njim za 440 litrov normne prostorni-

ne. Žal se prtljažnik zaradi obeh kolesnih blatnikov na sredi precej zoži, namesto zložljivega zadnjega naslonjala pa so ponudili le »smučarsko« luknjo v njem. Pokrov se odpira tolikanj visoko, da bi bila glava tistega, ki sega v zadek accorda, varna pred njim, accord pa vseeno ni dovolj športen avtomobil, da bi zmožl upravičiti samo za silno rezervno kolo v dnu prtljažnika.

Nekaj dodatne skrbi za glave potnikov zahtevajo tudi izrezi bočnih vrat. Najbolje je, da se privadite spretnega ročnega giba in tako – na pol obeseni na strešni rob vozila – zdrsnete na zares nizek sedež. Ko je te telovadbe konec, je na vrsti eno od lepših poglavij accorda: sedenje v njem. Spredaj je pravljica lepša, ker sta sedeža temeljiteje nastavljiva, pa tudi zato, ker zadaj praviloma in ne le v hondi prej zmanjka prostora za noge ali vsaj za kolena, pa tudi oblika sprednjih sedežev je bolj prilagojena telesu. Zglavniki so štirje: spredaj nastavljiva, a premalo dvizna, zadaj čvrsta in spojena z naslonjalom. Nastavljiva sta tudi prednja varnostna pasova in nastavljiv je še volanski obroč. Vozniku tako ni težko dobro sedeti: zunanjsima ogledaloma in šipam ukazuje z elektriko, prestavna ročica ni tako zelo kratka, da bi jo – dokaj zleknen – težko dosegal opora za levo nogo je vzorno odmerjena in le pedala za zavore in plin sta nerazumljivo

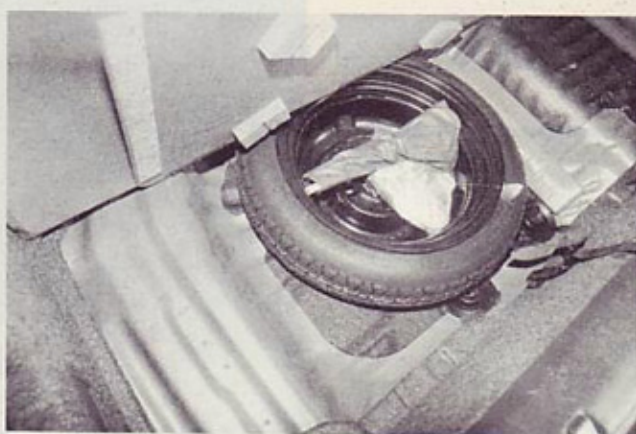
široko razmaknjena. Rahlo zapletena stikala šip in ogledal do pripravno nameščena ob ročaju vrat, volanski obroč s štirimi prečkami in s trobljo na sredini lepo »sede« v roke, ne povsem dobro zasenčenost merilnikov pa odtehtajo njihova velikost, razporejenost in videz. Merilniki so štirje: za motorne vrtljaje, za hitrost vozila, za gorivo in za temperaturo hladilne tekočine. Tam je tudi testna plošča za luči in za preslabo zaprta vrata. Stikala za gretje in zračenje so delno elektrificirana, pa tudi samo delno učinkovita, saj je razmeroma veliki (in močno nagnjeni) prednjo in zadnjo šipo dostikrat težko na hitro osušiti. Japonsko zalogo plastike v notranjosti, ki ji ne gre odrekati skrbne obdelave in nenečene elegancije, so uspešno »razbili« s plišastimi prevlekami sedežev in vrat pa tudi z bogataško talno oblogo. Pri prtljažniku je te zagnanosti žal zmanjkalo: obloga poda je gubaste sorte, pogled pod njo pa za ne preveč natančne ljudi.

Motor je iz novejših Hondine ponudbe, a ne ravno takšen kot v mclarnu formule 1. Plemeniti ga predvsem lahkost, saj sta glava in blok iz lahke kovine, kazi pa ga zunanji videz s prav nič čedno zmešnjavo kablov, pletenic in drugih napeljav.

Motor čepi poprek v nosu, pred prednjo premo, in se hvali s po štirimi ventili za vsak valj in z eno odmično gredjo v glavi. Pravišnji preprih v zgorevalnih

prostorih so zagotovili s po dvema 34-milimetrskima sesalnima in s po dvema 29-milimetrskima izpušnim ventiloma, pomnoženo s štirimi valji. Hkrati so v motorni blok pritaknili še dve dodatni druga proti drugi vrteči se gredi, zoper odvečno »živčnost« agregata. Takšno pomirilo poznajo tudi nekatere druge avtomobilske firme, na primer Lancia, pri Hondi pa so jo pred poldrugim desetletjem prvič uporabili pri motociklu. Dvolitrski accordov motor (na voljo je tudi različica z 2,2 litra gibne prostornine) ima skoraj kvadratno razmerje med batnimi vrtnami in gibi, kar bi moralo po teoriji zagotavljati strastno ljubezen do visokih vrtljajev. Pa ni tako. Motor se sicer rad vrti, ampak njegov prijetno polni zvok se v zgornji tretjini delovnega območja sprevrže v nič kaj prijetno hreščanje, ki – če so obenem tudi hitrosti razmeroma visoke – družno s pišem slabo tesnjenih oken v prednjih vratih in ne pretirano aerodinamičnih prednjih strešnih opornikov preglasi radijsko glasbo.

Podatek o navoru hkrati pravi, da se vrtljajem ni moč preprosto ogniti, če hočete, da bo vožnja solidno hitra in odločna. Kar pomeni, da je treba vse čas vedeti, kje je kazalec vrtljajev na merilni skali, sproti pretikati (to ob gibki in razmeroma »hitri« prestavni ročici sploh ni težko delo) in si včasih zatisniti ušesa. No, v celem se motor povsem rad in



sproti odziva na pedal za plin in pravkar zapisane zamere so malce strožje tudi zato, ker hoče biti accord izrazito ambiciozen avtomobil, pa je pri teh rečeh treba povedati kaj in kako.

Ambicioznost se vendarle dokáže pri zmogljivostih. Z accordom 2.0i (i pomeni Hondino elektriko za vbrizgavanje goriva in vžig) smo pospeševali takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,5 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,2 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,4 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 18,7 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 25,8 sekunde. To je pomenilo dosledno pretikanje pri 6400 vrtljajih v minuti, tik nad začetkom prepovedanega polja. Največjo hitrost 201 km na uro pa je testni avtomobil dosegel v »varnejšem« motornem območju: pri 5800 vrtljajih v minuti in v peti prestavi. Ker smo testne vožnje podredili nekaterim daljšim službenim potem (z ugodno visokimi hitrostnimi povprečji), je poraba goriva (v povprečju za celoten test) 11,8 litra bencina super na 100 kilometrov navidezno visoka, premišljeno vzeto pa sploh ne. Blažja noga na pedalu plina bi zagotovila vsaj za liter manjšo številko, ta pa bi bila že dosti manj neprijetna za lastnikov žep.

sta in gume temeljito stikajo, je accord skorajda nevtralen avtomobil; in tudi povsem ubogljiv, ko gre za sprotno lovljenje morebiti pobeglega zadka. Manj prijetna je ta honda na kratko nagubanih tleh. Tedaj prihajajo udarci z obeh koncev: spredaj prek volanskega mehanizma, čisto do voznikovih rok in armaturne plošče, zadaj pa s koles naravnost k zadnjicam. Japonska masaža, brez gejš!

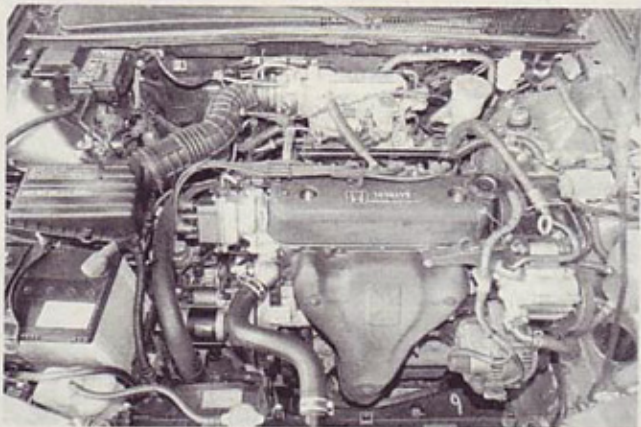
Tudi pri rajdnem krogu se inženirsko delo ni povsem izšlo. S skoraj dvanajstimi metri premera je krožnica, ki jo zmore vozilo, močno nepripravna za mestne manevre. Pa tudi volanski servoojačevalnik, ki se zna samodejno prilagajati hitrostim vozila, takšnim manevrom ni kos ravno z lahkoto.

Z voznikovim razgledom je podnevi vse v redu: steklene površine so velike, ogledala so pripravno odmerjena in nameščena. Noč pa vsakič sproti dokaže, da nizki in široki žarometi resda lepšajo vozilo, niso pa tako učinkoviti kot je za hitro in dobro vožnjo potrebno. In ko smo že pri hitri vožnji: če je avtomobil polno obremenjen, utegnejo zavore sprva malce popustiti, potem pa zoprno zatresti.

• • •

In to je vse. Honda accord 2.0i še ni mercedes, je pa marsikaj drugega, kar tudi hoče biti. Ta avtomobil je predvsem zelo solidna, udobna in prijetna zmogljiva limuzina, ki dokazuje Hondin posluš za sodobno družinsko glasbo. Struna, na katero brenkajo, je prava. Accord prav tako.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*



Prav dolge vožnje so razkrile tudi ugodno accordovo plat: potovalnost. Ne le notranja udobnost s povsem ustrezno prostornostjo vred, tudi podvozje ima pri tem odločilno besedo. Štiri posamične obese (dokaj zapletene, a zato temeljite in zmožne ustreči – za doplačilo in le na nekaterih trgih – tudi s štirikolesnim volanom) so odlično kos ravni cesti, ostrim ovinkom in valoviti podlagi pod kolesi. Prednji pogon in njegova zahteva po dodajanju volana prideta do izraza le na spolzkem vozišču, pa še pri tem: smo levji delež krivde pripisali ne več ravno svežim gumam na ne ravno novem testnem vozilu. Dokler pa se ce-