

Ena več

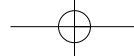
Časi, ko so si Hondini moške v Evropi pulili lase, ker v prodajni paleti niso imeli avtomobilov z dizelskim motorjem, so že zdavnaj mimo. Še več, dizli, ki so jih dobili v odgovor na svoje prošnje, so bili (večinoma) vrhunski.



Accord, recimo, je takrat dobil 2,2-litrski dizel, ki ga je večina novinarjev proglasila za vrhunec dizelske tehnike tisti trenutek. Ampak ker čas ne počiva, se je tudi status Accorda (ki bil takrat še oh in sploh svež) s tem motorjem počasi spreminjal. Bodimo natančnejši: Accord 2.2 i-CDTI je pač ostajal Accord 2.2 i-CDTI, a je vse močnejša postajala konkurenca. Tistih 140 (sicer izjemno uglajenih in visoko vrtečih se) konjev, ki jih zmora motor, že zdavnaj ni nič več posebnega. Konkurenca iz manjše prostornine zmora 20, 30 konjev več.

Accorda so pred kratkim rahlo prenovili - tako rahlo, da komaj opazite. Malenkosti na nosu (predvsem si oglejte masko oziroma kromirano letev v njej), malenkost drugačne luči, nova zunanja vzvratna ogledala, malenkosti v notranjosti, skratka nič posebnega. In če smo pošteni: oblika Accorda tako ali tako še ni sodila v predalček z oznako 'Zastarelo in potrebno obnove'.

Kje je torej največja sprememba? Zagledali jo boste, če se zazrete v prestavno ročico: tam se sedaj nasproti petice bohota še šestica. Se spomnite našega primerjalnega



testa limuzin višjega srednjega razreda? Takrat je Accord zasedel drugo mesto in edina resna pritožba je bil prav menjalnik oziroma pomanjkanje prestav v njem - in s tem povezana hrup in prevelika poraba.

Z novim, šeststopenjskim menjalnikom opremljeni Accord sicer (zelo verjetno) ne bi postal zmagovalec tistega primerjalnega testa, a bi bil njegov zaostanek za Passatom vsekakor veliko manjši. Vrtljajev pri avtocestnih potovalnih hitrostih je sedaj manj, zato je manj hrupa - in manjša je poraba. Ker je prestav več, motorja ni treba vrteti tako visoko, da bi ob prestavljanju padli v pravo delovno območje, zato je (spet) hrupa in porabe manj. In tako naprej. Prav zanimivo je, kako lahko takšna majhna (relativno gledano, seveda) sprememba spremeni značaj avtomobila.

Drugo? Drugo je takšno, kot je bilo: malce pretanek in prevelik volanski obroč, udobni sedeži z malo prekratkim vzdolžnim pomikom, dovolj prostora zadaj in v celoti dovolj imenitno počutje, da je cena (vsaj po tej plati) upravičena. Podvožje ostaja naklonjeno natančnemu vodenju, rahlo preslabo blaži odločne in ostre sunke izpod koles, a po drugi strani omogoča vozniku dovolj zabave v ovinkih. Skratka: Accord tudi tokrat ostaja Accord, le da je sedaj še boljši. V vrhu razreda? Skoraj - in še vedno. ■



Honda Accord 2.2 i-CTDi Executive

Cena osnovnega modela:	7.690.000 SIT
Cena testnega vozila:	7.798.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=9 °C / p= 1013 mbar / rel. vl.: 57 % / Stanje km števca: 4609 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	9,7 s
402 m z mesta:	16,9 s [135 km/h]
1000 m z mesta:	30,6 s [172 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h [IV./V.]:	8,2/12,2 s
80-120 km/h [V./VI.]:	9,9/13,2 s

NAJVEČJA HITROST

	208 km/h
--	----------

[VI. prestava]

ZAVORNA POT

od 100 km/h:	44,0 m [AM meja 40 m]
--------------	-----------------------

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	9,3 l/100 km
-------------------------	--------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2204 cm³ - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - največji navor 340 Nm pri 2000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 H (Continental ContiWinterContact TS810)

Mase: prazno vozilo 1473 kg - dovoljena skupna masa 1970 kg.

Mere: dolžina 4665 mm - širina 1760 mm - višina 1445 mm - prtljažnik 459 l - posoda za gorivo 65 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,3 s - poraba goriva [ECE] 7,1/4,5/5,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ menjalnik
- ▲ lega na cesti
- ▲ videz
- ▼ zmogljivosti motorja
- ▼ volanski obroč
- ▼ prekratek vzdolžni pomik prednjih sedežev

Končna ocena

Accord je s tem menjalnikom dobil infuzijo, ki bo morala držati, dokler ne bodo osvežili še motorja. Druge spremembe so zelo majhne in skoraj neopazne.

