

Že prvič odlično

Honda si je doslej za svoje dizelske modele sposojala motorje pri drugih proizvajalcih. Končno so se zdaj odločili tudi sami preučiti in izkoristiti stanje motoroznanstva na področju (turbo)dizelskih motorjev in enega sami razviti. Nastal je zelo dober sodobni štirivaljni turbodizel, ki v marsikaterem pogledu prekaša številne tekmece.

Besedilo Peter Humar Foto Aleš Pavletič

Sveda pri svojem delu niso začeli z ničle, ampak so se razgledali pri konkurenci, preučili odlike posameznih že obstoječih (turbo)dizelskih agregatov in jih nadgradili z novim znanjem in dognanji.

Pri tem naj bi Japonci celo sami priznavali, da je bil eden glavnih vzornikov dvolitrski, prav tako štirivaljni turbodizelski izdelek z južne Bavarske, saj naj bi bil njihov agregat, po besedah Hondinih inženirjev, eden vodilnih na področjih kultiviranosti teka, izkoristka goriva in ne nazadnje zmogljivosti. O njegovih

tehničnih podrobnostih si preberite več v dodatnem okvirčku.

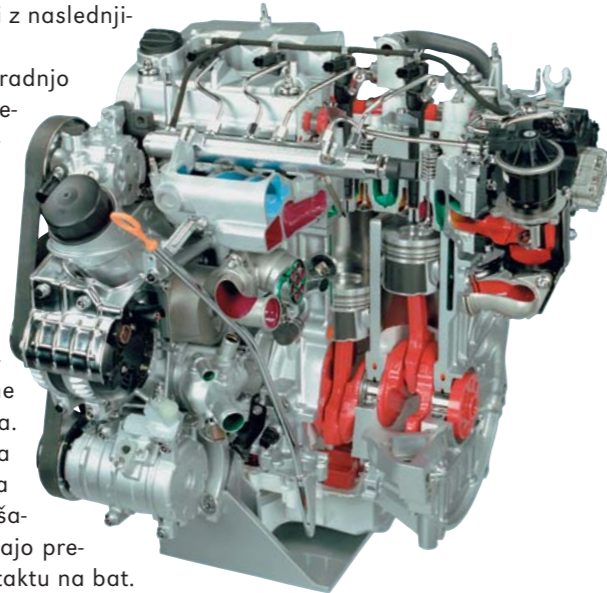
V praksi odličnost agregata rahlo kvartalele kultiviranost teka motorja v prostem teku, ko delovanje spremljajo majhni tresljaji in, ko je motor mrzel, dokaj slišna dizelska narava (beri: glas) motorja. Ko se motor segreje, je dizel v njem komaj še slišen. Pri spe-ljevanju se prvih nekaj sto »minutnih vrtljajev« ne zgodi veliko, pri približno 1250 vrt/min se prične zbu-jati turbina, ki začne opazneje »grabiti« pri 1500 vrt/min, pri 2000



Tehnične značilnosti

Pri svojem razvoju so uporabili vbrizg goriva prek skupnega voda druge generacije (tlak vbrizgavanja 1600 barov), elektronski nadzor nad sistemom vračanja izpušnih plinov (sistem EGR), štiriventilsko tehniko nad vsakim valjem, dve odmični gredi v glavi, ki je izdelana iz lahke kovine, turbinski polnilnik s prilagodljivo geometrijo vodilnih lopatic (največji nadtlak 1,3 bara) in dve izravnalni gredi za manjšanje tresljajev motorja. Obstoječi prag tehnike pa so dvignili tudi z naslednjimi rešitvami.

Najprej z uporabo aluminija za gradnjo ohišja motorja (masa opremljenega motorja znaša le 165 kilogramov), ki ga razvojniki pri dizelskih motorjih zaradi slabe togosti redkokdaj uporabljajo namesto uveljavljene in cenejše sive litine. Togost ohišja so tako izboljšali s posebnim postopkom litja v poltrdem stanju. Posebnost motorja je tudi zamaknjenost glavne gredi iz osi valjev za 6,5 milimetra. Ta rešitev naj bi ugodno vplivala na dušenje značilnega dizelskega ropota in tresljajev ter na zmanjšanje notranjih izgub, ki jih povzročajo prečne sile, ki delujejo pri delovnem taktu na bat.



vrt/min, ko naj bi motor tudi na papirju dosegel največji navor 340 njutonmetrov, pa se ob zajetni sapi turbinskega polnilnika in poplavi »njutnov« kaj hitro zgodi, da na slabši podlagi prednji kolesi zdrsneti. Prožnost motorja potem ne popusti vse do rdečih 4750 vrtljajev glavne gredi na minuto, ko je treba poseči po prestavni ročici petstopenjskega ročnega menjalnika in vklopiti naslednjo prestavo.

Tako kot na področju gradnje motorjev je Honda korak pred večino konkurence tudi pri menjalnikih. Gibi prestavne ročice so dirkaško kratki in natančni, menjalniška drobovina pa se ne upira tudi zelo hitremu pretikanju, kar bodo zagovorniki Hondine tehnike zagotovo pozdravili. Hondini pristaši bodo zelo verjetno veseli tudi dejstva, da med vožnjo po zvoku skoraj ne boste vedeli, da je motor dizelske narave. In še en sladkorček; če druge vire hrupa utišate (radijski sprejemnik, govor sopotnikov ipd.), boste med pospeševanjem vedno slišali dirkaško žvižganje turbine.

Tudi na cesti se Accord 2.2 i-CTDi, kljub težjemu motorju v nosu v primerja-



Merilniki so krvavo rdeče razsvetljeni, medtem ko je armaturna plošča nežno rumene barve.

vi z bencinskima bratoma, izkaže odlično. Volanski mehanizem je natančen in zelo odziven, lega na cesti pa stabilna in dolgo nevtralna. Za slednje ima zasluge tudi razmeroma toga nastavitev vzmetenja, ki se recimo med dolgo vožnjo po razdrapani cesti zdi že moteče (pre)trda, saj je takrat stresanje potnikov in pozibavanje karoserije zelo občutno. Toda brez skrbi. Zdravilo za odpravo te nevesečnosti je preprosto, neboleče in popolnoma brez slabih stranskih učinkov: za svojo pot izberite pač čim več cest z dobro podlago.

Kaj pa notranjost in splošna uporabnost Accorda? Armaturna plošča je oblikovana zelo »nejaponsko«, saj deluje njena oblika sodobno, agresivno, dinamično in razgibano ter nedvomno všečno. Ustavimo se še pri merilnikih, kjer bi omenili njihovo dobro berljivost, toda če je voznik višje rasti (nad 1,8 metra), na žalost ne bo videl zgornjega predela, ker ga prekriva zgornji del volanskega obroča, zato bi bilo dobro, če bi le-ta lahko omogočal še malo več pomika navzgor. Sicer je voznikovo delovno mesto dobro ergonomsko zasnovano in tudi volanski obroč dobro sede v voznikovi roki. V dobro pa štejemo Accordu tudi dejstvo, da bodo potniki v njem imeli dovolj



1. Miren tek, ko je topel, komaj zaznavna dizelska narava delovanja in rahli tresljaji v prostem teku: motor i-CTDi.
2. Pred prestavno ročico je velik, pokrit in uporaben predal.
3. Prednja sedeža sta dobro bočno oprijemljiva in nastavljiva

uporabno zasnovanih odlagalnih mest. Za najboljše zasnovanega in uporabnega se izkaže priročen, velik in pokrit prostor pred prestavno ročico.

Tudi sedenje na sedežih je razmeroma udobno, saj je bočna oprijemljivost prednjih dveh sedežev zelo dobra. Potniki na zadnji klopi se zagotovo ne bodo pritoževali nad nezadostnostjo centimetrov, toda Hondini inženirji bi lahko namenili nekaj več prostora za voznikovo in sovoznikovo glavo, saj se prednji del strehe (od prednje šipe proti zadku) prepočasi dviguje.

Accorda tudi zunaj zaznamuje vsečena in agresivna podoba z izrazito poudarjeno klinasto obliko, visokimi boki in še višje zaključenim zadkom. Prav slednji pa je kriv za slabo preglednost nad zadnjim delom vozila, zaradi česar mora voznik pri parkiranju v tesna parkirišča pokazati svojo izkušnost in dobro razvit občutek za ocenitev velikosti (beri: dolžine zadka) avtomobila. Testni avtomobil ni imel

vgrajenega niti akustičnega sistema za pomoč pri parkiranju, ki bi nedvomno zelo olajšal parkiranje.

Na žalost pa odličnost nikoli ni bila poceni. Tako pri pooblaščenih prodajalcih za Honda zahtevajo v zameno za novega Accord 2.2 i-CTDi Sport kar 5,9 milijona tolarjev, kar ob upoštevanju tehnične odličnosti celotnega avtomobila, njegove razmera dobre založenosti z opremo in dobrega porekla ni nezasišano veliko denarja. Tako je res, da poznamo nekatere druge ponudnike v tem avtomobilskem razredu, ki ponujajo ravno tako prepričljive pakete, a so hkrati tudi nekaj tolarjskih sto tisočakov cenejši. Na drugi strani pa je tudi res, da obstajajo še dražji tehnični odličnjaki.

Ljudje, ki cenijo tehnično odličnost Hondinih izdelkov, vedo, zakaj pri nakupu odštejejo zanje dodatne »prešerne«, »kobiliče« in »cankarje«. In če smo čisto odkriti, vam lahko zaupamo, da jih popolnoma razumemo in v celoti podpiramo pri tovrstnem ravnanju. ■

CENA OSNOVNEGA MODELA: 5.900.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 5.995.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeški
0-100 km/h: 9,1 s
402 m z mesta: 16,7 s (138 km/h)
1000 m z mesta: 30,2 s (175 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (V.): 7,4 s
80-120 km/h (V.): 9,4 s

Največja hitrost
212 km/h
(V. prestava)

Zavorna pot
od 100 km/h: 52,1 m (AM meja 40 m)

Poraba goriva
skupno testno povprečje 7,0 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 205/55 R 16 H (Toyo Snowprox S950 M+S).

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

- ▲ zmogljivost motorja
 - ▲ kultiviranost teka ogretega motorja
 - ▲ poraba goriva
 - ▲ lega in vodljivost
 - ▲ menjalnik
 - ▲ dinamična oblika
-
- ▼ premalo v višino nastavljen volanski obroč
 - ▼ nepregleden zadek
 - ▼ ni sistema za pomoč pri parkiranju
 - ▼ tresljaji motorja v prostem teku
 - ▼ na slabi cesti premalo udobno podvozje

Okoliščne meritve: T = -2 °C / p = 1003 mbar / rel. vl. = 67 % / Stanje kilometrskega števca: 2897 km