



**Odtipkaj**  
**S!**

**Nič pretresljivega se ne bo zgodilo, ne glede na to, kje boste ta S odtipkali. Type-S je iz povsem druge zgodbe.**



► Pri Hondi je že nekaj časa v navadi, da tu in tam kateremu svojemu modelu oziroma njegovi različici prilepijo na zadek oznako Type. Če je za njim R, pomeni, da boste lahko s tem avtomobilom resnično uživali tudi na dirkališču. Če je S, je dirkališče manj priporočljivo, bodo pa cestni kilometri pod kolesi vseeno izginjali ob precejšnjem uživanju voznika.

Zato je tale Accord tako tipična Honda, da je v tem trenutku težko bolj. Pričujoča generacija Accorda je očesu prijetna, skladna (tudi kot limuzina) in prepričljiva v tej meri, da marsikdo rad tudi sede za volan in preizkusi tehniko.

Vedno je tako: motorne številke povedo veliko, a občutka ne morejo dati. Tudi zažon motorja ni posebno obetaven, jasno, motor je turbodizelski in od takšnega česa posebnega že v startu ne kaže pričakovati. In ni slabo počakati, da se motor (zlasti pozimi) ogreje. Od tu ima eno sla-

bo lastnost: povsem iz prostega teka ni najbolj poskočen, a je to zlahka odpravljivo: za hipec prej je treba pohoditi plin kot sicer, se pravi trenutek preden začnete popuščati stopalko sklopke. Morda k temu vtisu nekoliko pripomore tudi rahlo neprijetna karakteristika stopalke oziroma njene vzmeti, a kot rečeno, zadevo pri tretjem speljevanju že obvladamo.

Zdaj motor pokaže svoj pravi obraz: vleče enakomerno in se za dizla precej rad zavrti tudi v visoke vrtljaje (5.000 vrtljajev v minuti zanj ni nobena posebnost), 380 njutonmetrov pa poskrbi, da se dobra to na in pol s pomočjo šestih ročnih prestav vedno znajde med 2.000 in 2.750 motor-

nimi vrtljaji oziroma blizu tega področja, kar pomeni, da hitrost ni večja težava. Pospeški pa prav tako ne.

Prijetno in prav nič utrujajoče jo je voziti tudi zmerno, a športno progresivna karakteristika stopalke plina (majhen gib, velik odziv) kar sili v dinamiko. S 'tračnim' prikazovalnikom trenutne porabe velike natančnosti ne moremo pričakovati, na približno liter natančno pa nekako gre. Takole poteka zadeva: če je menjalnik v šesti prestavi, naj bi motor za 100 kilometrov na uro porabil tri, za 130 pet in za 160 od sedem do osem litrov za 100 kilometrov. Naša izmerjena poraba se je gibala med 8,3 in 8,6 litra za 100 kilome-

**Tipične Hondine športne motorne zmogljivosti gredo z roko v roki z odličnim pretikanjem ročnega menjalnika, z zelo dobrim krmiljenjem ter s še boljšim podvozjem.**



trov, a pri tem nismo bili posebno varčni. Prej nasprotno.

Tipične Hondine športne motorne zmogljivosti gredo z roko v roki z odličnim pretikanjem ročnega menjalnika, z zelo dobrim krmiljenjem ter s še boljšim podvozjem, ki (okej, precej tudi zaradi dolge medosne razdalje) zelo lepo blaži luknje in grbine, še lepše pa vodi avtomobil v srednje in daljše ovinke. Za kratke in srednje imajo, saj veste, pri Hondi Civici. V Accordu, da ne načenjamo drugih tem, se za volanskim obročem tudi zelo dobro sedi – zaradi zadostnih gibov sedeža in volanskega obroča ter zaradi dobre postavitve vseh drugih nenastavljivih komand. Presenetita sedeža, ki na pogled ne delujeta nič posebnega, pa se izkažeta kot udobna (za daljše vožnje), a tudi kot zelo dobro oprijemljiva. Nekaj podobnega velja tudi za zadnja sedeža, ki sta izrazito poglobljena, tretji pa je tam bolj zaradi številke kot zaradi uporabnosti na daljši poti.

Spredej so Japonci poskrbeli za dobro počutje tudi zaradi videza, materialov in zasnove ter tudi zaradi predalov in upravljanja vseh drugotnih naprav (od vsega moti le slaba zasnova potovalnega računalnika), zadaj pa so na vse skupaj malce pozabili – razen enega žepa (desni sedež), dveh mest za pločevinke in majhnih predalov v vratih ni ničesar, kar bi pomagalo k ubijanju časa na daljši poti. Niti značnih rež v sredinskem tunelu ni.

Posebnega veselja ni niti povsem zadaj, ko odprete pokrov prtljažnika. Luknja meri precejšnjih (normnih) 465 litrov, a je odprtina majhna, prtljažnik se v globino izrazito oži, strop je gol in luknja, skozi katero se ob zlaganju naslonjal klopi zadeva podaljša, je že opazno manjša od

preseka prtljažnika tik pred njo. Vsekakor resen pomislek, ki nemudoma usmeri pozornost na Tourerje, ki so s tega zornega kota krepko prijaznejši.

Pa vendar je Type-S tu zato, da izpolni tudi zahteve veččega in zahtevnega voznika. Statistika pravi, da polno prostornino prtljažnika lastnik uporablja le približno pet odstotkov časa uporabe, peti sedež tri odstotke, za vse drugo pa zna Type-S odlično poskrbeti. V marsičem vsaj enako dobro kot v teh krajih tako čislani avtomobili z našega severa, če ne celo boljje. ◀◀

**Honda Accord 2.2 i-DTEC (132 kW) Type-S**

**Cena osnovnega modela:** 35.490 EUR  
**Cena testnega vozila:** 35.490 EUR

**NAŠE MERITVE**  
T = 5 °C / p = 1.000 mbar / rel. vl. = 50 % / Stanje kilometrskega števca: 2.453 km

**POSPEŠKI**  
0-100 km/h: 8,9 s  
402 m z mesta: 16,7 s (139 km/h)

**PROŽNOST**  
50-90 km/h (IV./V.): 7,9/10,1 s  
80-120 km/h (V./VI.): 8,8/10,4 s

**NAJVEČJA HITROST**  
220 km/h (VI. prestava)

**ZAVORNA POT**  
od 100 km/h: 39,5 m (AM meja 40 m)

**PORABA GORIVA**  
skupno testno povprečje 8,4 l/100 km

**TEHNIČNI PODATKI**  
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.199 cm<sup>3</sup> - največja moč 132 kW (180 KM) pri 4.000/min - največji navor 380 Nm pri 2.000/min.  
Prenos moči: motor poganja vsa prednja kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/50 R 17 V (Bridgestone Potenza RE050A).  
Mase: prazno vozilo 1.580 kg - dovoljena skupna masa 1.890 kg.  
Mere: dolžina 4.725 mm - širina 1.840 mm - višina 1.440 mm - medosna razdalja 2.705 mm - prtljažnik 460 l - posoda za gorivo 65 l.  
Zmogljivosti: največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,8 s - poraba goriva (ECE) 7,5/4,9/5,8 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 154 g/km.

- HVALIMO IN GRAJAMO**
- ▲ poraba, domet
  - ▲ motor in menjalnik
  - ▲ podvozje, lega na cesti
  - ▲ videz zunanosti in notranjosti
  - ▲ veliko notranjih predalov spredaj
  - ▲ položaj za volanom
  - ▲ oprema
  - ▲ notranji materiali
  - ▲ kokpit
  - ▲ zadnja sedeža
  - ▲ upravljanje
  - ▼ zapleten in skop potovalni računalnik
  - ▼ razmeroma glasen motor
  - ▼ manjka pomoč pri parkiranju (vsaj zadaj)
  - ▼ prtljažnik
  - ▼ srednji sedež na zadnji klopi
  - ▼ zadaj premalo predalov, ni 12-voltno vtičnice

**Končna ocena**

To je tiste vrste avtomobil, ki zna zadostiti vsem potrebam družine, a zna tudi osupljivo dobro zabavati voznika in mu dolgo vzbujati veselje do vožnje, če je voznik bolj dinamične, recimo temu športne sorte.