



» Kdo bi vedel jasno in natančno pojasniti, od kod Hondi (tudi ali še posebej pri nas) tak imidž: tehnika, športnost, kakovost ... Nekaj zagotovo velja: mularija se pogosto najprej zagleda v motocikle in kasneje v avtomobile, in ker je moto Honda enaka kot avto Honda (čeprav z drugačnim logotipom), se zdi vsaj del tega dobrega imidža pojasnjen.

Hondi je tudi prvi 'uspešno' ugotoviti, da bodo japonski avtomobili v Evropi cenjeni šele v trenutku, ko bodo tudi znotraj narejeni po evropskem okusu – in ne po ameriškem, ki je bil v drugi polovici prejšnjega stoletja neko nenapisano vodilo za japonske avtomobile.

Zdaj je jasno: Honda je storila enega večjih korakov prav s prejšnjo generacijo Accorda. Približala ga je, tako zunaj kot znotraj, evropskemu okusu, obenem pa ujela tudi tehnični korak tukajšnje avtomobilske industrije – ugotovili so, da tehnika avtomobila niso (več) le motor, menjalnik in podvozje.

Zato se vam bo morda zdel novi Accord preveč podoben prejšnjemu, še posebej zunaj. Je že tako; takšnih, ki zmorejo (ali hočejo) pri obliki z vsako generacijo narediti revolucijo namesto evolucije, je malo. V primeru Accorda bi bila revolucija najbrž tudi nesmiselna, saj nečesa, kar se je že dokazalo in ni 'preživeto', nima smisla preveč spremenjati, če to ni nujno potrebno.

Možakar se je na bencinski črpalki nalezil na šipo na voznikovih vratih testnega Accorda in tehtal. Pet metrov v stran je stal njegov stari Accord; novi ga jasno žuli in išče opravičilo, da bi ga zamenjal, priznava pa, da ga ne najde. Takšnih si jasno pri Hondi ne želijo, a tako je pač z evolucijami. Toda videz vara: pri Hondi trdijo, da je Accord tehnično nov, vključno z motorjem. A je že tako – včasih velik korak za inženirje ne pomeni enako velikega za kupce.

Stvar glasbe?

Zvoki so: motor, avdiosistem, veter ob karoseriji, elektromotorček ...

Pa vseeno: premalo za glasbo.

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič



Iz oči v oči



Aljoša Mrak

» Mehanika te Honde mi je (zopet) všeč. Motor je poskočen, a hkrati uglajen, upravljanje menjalnika pa pravi užitek. Gibi prestavne ročice so namreč kratki, toda natančni. Ni pa mi všeč servovolán, ki se zatika (no, vsaj v tem avtomobilu), predvsem pa mislim, da bi tisti izboklini na sredinski konzoli lahko drugače oblikovali. ❖



Mitja Reven

» Novi Accord bo bežnega opazovalca težko prepričal, da gre za novo generacijo, a pravzaprav je vse na njem res novo. Oblikovno je na cesti dovolj prepričljiv, v notranjosti pa sprva šokira s kopico gumbov (nekaj navolanskih je nespretno skritih). Všeč mi je izdelava (že pri zapiranju vrat bi se kateri konkurent lahko kaj naučil), položaj za volanom, 'hudo' dober je menjalnik, motor izdaja nasmehe, če takoj nad prostim tekom. Kaj me moti? Najprej drseče usnje na sedežih, ki v ovinkih pokvari ves trud, ki so ga vložili v obliko sedežev, barvni zaslon je na trenutke slabo viden (sonce), dno prtljažnika ni ravno (kakšnega stekla v njem brez zavrnanne podlage nikar ne vozite), za največje presenečenje v testnem Accordu pa je poskrbel volan. Ta servo ... kako naj povem, občutek pri 'vračanju' je čuden. Tudi ob aktivnem tempomatu, ki sam zavira (a ne do popolne zaustavitve, tako kot recimo BMW-jev), bodo Hondini inženirji morali preživeti še kako uro. Gre za silno uporabno zadevščino, ki na avtocestah naredi vožnjo za stopnjo lahkotnejšo, a zmanjšanja stopnje zbranosti ne priporočam. Za vaše in zdravje motoristov ter tistih, ki v 'počasnem programu' brez uporabe vzratnih ogledalc med tovornjaki skačejo na prehitevalni pas. ❖

Ne glede na tehniko se utegne zgoditi, da bo večina kupcev 'padla' na notranjost. Ker je prepričljiva; vsaj na prednjih sedežih se zdi, da je notranjost oblikovana kot celota, saj se poteze prelivajo z armaturne plošče na vratne obloge, videz celote pa ni le sodoben, temveč izraža tudi neki tehnični jezik. Materiali so, z nekaj izjemami, na videz in otip kakovostni, daleč od tistega, kar smo videli v Accordih predprejšnje generacije. Vsaj na prvi pogled je vse na svojem mestu: videz, materiali, barve, postavitve elementov, velikost elementov, ergonomija. Šele drugi pogled razkrije nekaj slabosti: da so štirje gumbi levo pod volanskim obročem povsem od rok in oči (najbolj 'kritičen' je tisti za izklop oziroma vklop sistema za stabilizacijo) in da se velik barvni zaslon (katerega upravljanje je sila podobno kot pri Civicu) spozna le na navigacijo (ki v Sloveniji še vedno ne deluje!) in na avdiosistem. Vsaj še potovalni računalnik bi lahko obvladal; ta je namreč postavljen v mali zaslon v merilnikih, kjer je skup s podatki in nekoliko neroden za pregledovanje. Tudi zasnova merilnikov je morda nekoliko neposrečena: desni (za hitrost plus informacijski zaslon v sredini) se zdi oblikovalsko poln, levi (za vrtljaje) pa nekako prazen. Po drugi strani se zdi 18 gumbov, postavljenih na volanski obroč, veliko in preveč za upravljanje, vendar je z malce vaje zadeva hitro obvladljiva in priročna.

Barve in materiali naredijo dobro delo: zgornji del armaturne plošče in vratnih oblog je motno črn, pod njim je pretežno sivo in (v tem paketu opreme) veliko usnja. Lepo na pogled, izdelek je v celoti gledano lep in sedeži imajo dobre bočne opore, izdelava pa je skoraj brezhibna. Za večji občutek prostornosti je svetlo siv tudi strop. Evropska šola oblikovanja notranjosti,

japonska zasnova in izdelava. Posrečena kombinacija.

Ne manjkajo tudi malenkosti, ki so lastniku (in seveda potnikom) med uporabo pomembne. Še vedno imajo redki japonski avtomobili samodejni pomik vseh šip v obe smeri, le redki avtomobili nasploh imajo dva hlajena predala, nobeden nima pri kolenih (desnem voznikovem in levem sovoznikovem) predala in redki imajo stopalke tako dodelane (za plin vpeto spodaj, učinkovita opora za levo nogo); takšen Accord vse to ima. Zelo dober vtis je v vročih dneh naredila klimatska naprava, le da smo jo morali sem ter tja malce 'posiliti', saj je naravnana tako, da ohlaja prenežno. Poseg v hitrost ventilatorja je hitro odpravil nevšečnost. Pri tem je pohvalno tudi to, da ima takšen Accord posebne reže tudi na sredinskem delu med sedežema, namenjene pa so hlajenju zadnjega dela.

Vsaj za razred slabše se odreže prtljažnik. Okej, Accord je limuzina, kar pomeni, da je zadaj le pokrov (in ne vrata), ampak tudi znotraj tega bi lahko bila izvedba boljša. Koloteka v prtljažniku sta namreč precej izbuljena – s tal in z bokov, zaradi česar ostane po naloženih standardnih kovčkah AM (glej tehnične podatke) še precej neizrabljenega prostora. Prav nič prestižno je videti tudi strop prtljažnika, ki je gol, nezaščiten, zaradi česar ven štrlijo vse odprtine v kovini

„Ugotovili so, da tehnika avtomobila niso (več) le motor, menjalnik in podvozje.“

(karoserija) pa še dodaten DVD-predvajalnik na stropu zmanjšuje uporabnost prtljažnika. S smotno izbiro torb bi seveda bolje zapolnili dani prostor, a slab vtis vseeno ostaja. Pri tem je (tretjinsko) prekucljivo naslonjalo

zadnje klopi, kot pri večini limuzin, dobro le za dodatek prtljažne dolžine, ne pa tudi za prirastek prostornine.

Sodobna tehnika v tem Accordu zasluži nekaj komentarja. Tempomat, denimo, ki je radarskega tipa, ostane aktiven, tudi ko voznik zamenja prestavo (večina podobnih izdelkov v kombinaciji z ročnim menjalnikom se izključi ob dotiku stopalke sklopke), kot vsi podobni tempomati pa zna tudi zavirati. S tempomatom je kombiniran tudi sistem za sledenje prometnemu pasu, ki je aktiven le ob vključenem tempomatu, do neke mere pa je (ko voznik postane nepazljiv) zmožen tudi vplivati na volanski mehanizem in usmeriti vozilo nazaj na prometni pas. Nekoliko drugačno je tudi delovanje sistema, ki opozarja na približevanje oviri: tega je treba vključiti ročno, vključen pa ostane tudi ob ponovnem zagonu motorja; zelo učinkovit je tudi zvočni in slikovni prikaz približevanja oviri. Accord

ima tudi Hondin sistem opozarjanja proti naletu (ki ga je treba ročno vklopiti): ko sistem iz razlike hitrosti tega in spredaj vozečega vozila izračuna možnost naleta, najprej (hkrati) na to zvočno in slikovno opozori, povsem ob koncu pa opozori še s trzanjem voznikovega varnostnega pasu. Pri vsej tej tehniki bi si morda zaželeli še pameten ključ (vstop in zagon brez ključa), vsekakor pa se zdi, da je zvočnega opozarjanja preveč – začne se že s tem, ko voznik pokaže ključ ključavnici, in konča, ko ustavi delovanje motorja. 'Pink-pink' po nepotrebnem.

Pri 'klasični' avtomobilski tehniki Accorda se nehoti spomnimo Hondinega športnega slovesa. Novi Accord je pri tem precej diskre-

ten, nežen. Recimo prikrito športen. Volanski mehanizem, denimo, bi v kratkem opisali kot zmerno športen. Šele nekoliko daljši preizkus namreč pokaže njegove 'slabosti': zaradi elektrifikacije servo mehanizma namreč na trenutke deluje nekoliko neodločno in 'koračno', ni pa nam uspelo iz delovanja potegniti pravila, kdaj se tako obnaša. Največkrat (a ne vedno) se tako obnaša v počasnih in ostrih ovinkih (na primer v mestu) pa tudi na hitrih dolgih ovinkih se zdi njegov odziv nedefiniran. Šele na ovinkih srednjega polmera (podeželska cesta) in pri velikih hitrostih (fizikalne meje) daje zelo dober občutek, ko se v kombinaciji z njim izkaže tudi podvozje. Vodenje koles je tradicionalno odlično; šele ko voznik izključi

„Je že tako – včasih velik korak za inženirje ne pomeni enako velikega za kupce.“



