

**Test:**

**Honda accord aerodeck 2.0i LS**

Skupina glasov in tonov je lahko prijetna, če jih moremo dojemati kot urejene. Tudi Hondino ime accord si lahko tolmačimo kot sozvočje skupine tonov, ki delujejo v celoti. Niso se dosti zmotili, honda accord je res posrečeno skomponiran avto, od prostornosti preko varnosti pa do motornih zmogljivosti.



**BLAGOZVOČJE**

Skupina glasov in tonov je lahko prijetna, če jih moremo dojemati kot urejene. Tudi Hondino ime accord si lahko razlagamo kot sozvočje skupine tonov, ki delujejo v celoti. Niso se dosti zmotili, honda accord je res posrečeno skomponiran avto, od prostornosti prek varnosti pa do motornih zmogljivosti.

Da ni toliko prenapetih strun in njih zvokov glede proizvodnje in prodaje Hondinih avtomobilov, so Japonci dosegli tako, da proizvajajo accorde doma pa v Evropi in tudi v Združenih državah Amerike. Ker so to o proizvodnji vedeli že pred izdelavo sedanjih modelov (aerodeck se je pridružil družini med zadnjimi), so v svoja vozila vcepili tudi nekaj evropsko-ameriških lastnosti, gledano z japonskimi očmi. Tako sta prednji in zadnji odbijač kar pretirano izbuljena, kar govori o večji pasivni varnosti, vsaj psihološko, a ne pokvari preveč videza sicer simpatične kombilimuzine. Ima pa to tudi nekaj slabih lastnosti, saj so te štrline vozila nevidne, pa še na njih ne računata, vsaj do prve praske, tako voznik kot tudi tisti, ki tesno parkira ob vaš avto. Pa vam zato pri parkiranju accorda aerodecka pomaga tudi natančen in morda nekoliko prelahkoten volanski servojačevalnik.

Počutje v notranjosti te honde je precej razkošno, zaradi prostornosti še nekaj nad višjim srednjim razredom, kateremu pripada. Obdelava notranjosti je zelo natančna, velja za izdelavo avtomobila v celoti. Kar nekako značilno za

honde je voznikovo in sovoznikovo zelo nizko sedenje, zaradi katerega pa nikakor ni otežena preglednost pred vozilom in za njim, ki je kljub temu zelo dobra. Prostora za voznika in druge potnike, tudi za dolge noge tistih na zadnji klopi, je več kot dovolj, telesni oprijem in trdota sedežev sta popolnoma na ravni samega vozila, torej dobri. Močno poletno sonce lahko povzroči nekaj zmede pri kontrolnih lučkah prezračevalnega sistema; sistem je precej učinkovit, zaradi nizkega sonca pa imate občutek, da so vklopljena prav vsa stikala. Kolikor je tukaj nekaj preveč nezaželene svetlosti, je je pa nekaj manj levo, na voznikovi vrati pri stikalih za pomik vseh štirih šip in za nastavitve vzratnih ogledal. Ta namreč niso razsvetljena, kar pa je najverjetneje napaka pri testnem avtomobilu in ne serijska pomanjkljivost, saj kaj takšnega od avtomobila tega razreda ni mogoče pričakovati. Da sedite v japonskem avtomobilu, pa najbolj zgovorno sporočata obvolanski ročici z nič kaj mondenim videzom.

Kombijevski zadek vozila je zelo simpatično zaobljen, všečen na prvi pogled večini opazovalcev, z značilnim, precej izrazitim naklonom obeh



Armatura plošča: japonska ergonomija

bočnih in zadnje šipe v vratih. To poudarja športnejšo naravnost Hondinih avtomobilov in ob tako oblikovanem zadku s honda accord aerodeck postavlja ob bok BMW touringom in Audijevim avantom. Glede na to, kar ponuja, ta honda to nedvomno zasluži. V natančnem in razkošnem načinu obdelave prtljažnika omenjenih dveh nemških tekmecev je prav tako obdelan tudi prtljažnik v hondi. Spodnji pokrov, ki loči dno prtljažnika od pravega rezervnega kolesa, sicer ni lesen, je pa zato skupaj z notranjima blatnikoma in drugimi stranicami obložen v razkošno blago, kateremu se kot tovor podajajo le elegantni

kovčki in nikakor ne vreče cementa. Dvolitrski vrstni štirivaljnik v nosu je v Hondinem izboru avtomobilskih motorjev morda z vidika občudovalcev le-teh nekoliko odrinjen. Ima relativno (za Hondo) majhno litrsko moč, ventili pa se krmilijo brez najrazličnejših časovnih zamikov glede na vrtljaje. Pa je vseeno v tem motorju, ki zmora natančno 100 kW (136 KM), dobršen del Hondine športne brizantnosti, spontanosti, hitre odzivnosti s pedalom za plin in veselja do vrtljajev. Zvok, ki ga oddaja motor pri visokih vrtljajih, je športno rezek in voznika prav tako navdušuje kot odzivnost in prožnost. Ob dveh oseh v





**Široki odbijači in elegantno zaobljen zadek**

avtomobilu in pri polni posodi za gorivo (testni standard) je ta motor popolnoma zadosten sorazmerno velikemu accordu, tudi za ostrejšo in bolj športno vožnjo. Žal pa je motor pri tem seveda popolnoma obremenjen, kar pomeni tudi znatno večjo porabo goriva kot pri zmerni vožnji, kjer se izkaže za zelo varčnega. Ob veselju do vrtljajev, ki sega brez večjih težav tja do številke 7000, pokaže nekaj malega veselja tudi po porabi motornega

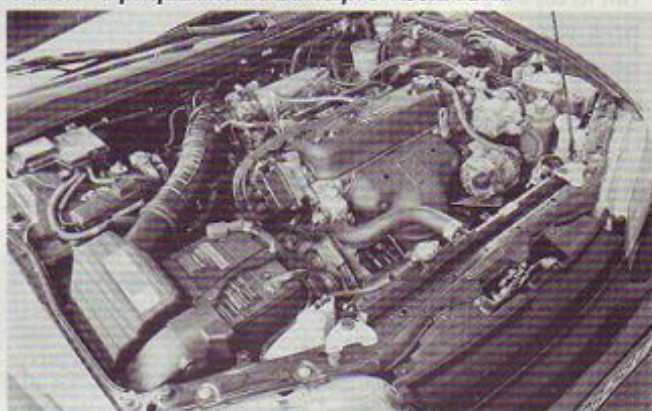
*Obdelava notranjosti je zelo natančni enako velja za izdelavo avtomobila v celoti.*

olja, kar je pri takšnih obremenitvah skoraj normalno, sama poraba je pa daleč od pretirane. Prav tako kot deluje v motorju vse občudovanja vredno natančno in usklajeno, je tudi v menjalniku, ki pa ima zaradi hrupa ob pretikanju v vzvratno prestavo lepoto napako. Menjalnik in njegova natančnost je zagotovo eden najboljših v svojem cenovno avtomobilskem razredu.

Temu se pridruži še zelo natančno vodeno podvozje, prilagojeno tudi štirikolesnemu volanu, ki pa je uglašeno bolj na športno trdoto kot na limuzinsko udobje. Avto zelo dolgo vztraja v zeleni smeri, nagle spremembe hitrosti ga ne zmedejo, kar lahko pripišemo tudi šolsko enakomernemu učinku zavor. Dodajanje volana je potrebno le v skrajnostih, pa še potem to početje dopušča razuzdano igranje. Avto je vodljiv skozi hitrejšo in daljše ovinke le s pomočjo dodajanja in odvzemanja plina. Tudi po večkratnem ostrem zaviranju se zavore ne pregrejejo čez točko, pri katerih bi lahko rekli, da pregrevanje zavor zmanjšuje varnost vožnje. Piko



**Obdelava prtljažnika na zavidljivo visoki ravni**



**Motor: Hondinim inženirjem v ponos**

na i pa doda tudi zelo natančna ročna zavora. Testna honda je tudi solidno opremljena, žal brez zračnih vreč za voznika in sovoznika, pač pa z električnim pomikom za šipe in vzvratna ogledala, radijskim aparatom, napravo ABS in ročno nastavljivima volanom in voznikovim sedežem.

Vožnja z njo res deluje kot kakšna Wagnerjeva romantična opera, ki premore vse, od razpona preko nežnosti, do agresivnosti in moči.

**Tekst: Andrej Supé**  
**Foto: Matej Družnik**



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štirintaktni - visini - nameščen spredaj prečno - vitina in gib 85,0x88,0 mm - gibna prostornina 1996 kubikov - kompresija 9,0:1 - največja moč 100 kW (136 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bala pri največji moči 16,8 m/s - specifična moč 50,1 kW (68,1 KM)/litr - največji navor 184 Nm pri 4500/min - ročni grad v 5 ležajih - odmično gred v glavi (zobati jermen) - 4 ventili na vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in vžig - vodna hlajenje 7,4 litra - motorno olje 4,9 litra - akumulator 12 V, 56 Ah - alternator 970 W - uravnava izpušni katalizator.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolnotno suha sklopka - potstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,31; II, 1,81; III, 1,23; IV, 0,93; V, 0,76; vzvratno 3,00, diferencial 4,27 - platišča: 6jx15 - gume: 195/60 R15 (Dunlop SP sport 200), katalni obseg 1,865 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 33,2 km/h.

**Voz in obese:** kombi limitzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx= - spredaj posamične obese, spredaj vzmetni nogi, spodnja prečna vodila, zgoraj trikotna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, dvojna spodnja prečna vodila, enojna garnija, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne (hlajene), zadaj kalutne, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (ročica med sedežema) - volan z zobata letvijo, servo, 3,25 vrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere, zunanje:** dolžina 4770 mm - širina 1780 mm - višina 1425 mm - medosna razdalja 2715 mm - kolotek spredaj 1515 mm, zadaj 1500 mm - najmanjša razdalja od tal 155 mm - rajdni krog 11,9 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1890 mm - širina (kolomni) spredaj 1470 mm, zadaj 1440 mm - višina nad sedežem spredaj 900-960 mm, zadaj 940 mm - vzdolžnica prednji sedež 920-1090 mm, zadnja klopa 660-850 mm - prtljažnik (normna) 453 l - premer valanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 65 l.

**Teže:** prazno vozilo 1405 kg - dovoljena skupna teža 1840 kg - dovoljena teža prikolice z zavora 1200 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 192 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,3s - poraba goriva (ECE) 7,2/8,9/11 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
210 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0-60 km/h	5,0 s
0-80 km/h	7,5 s
0-100 km/h	11,8 s
0-120 km/h	16,7 s
0-140 km/h	23,8 s
1000 m z mesta	33,4 s (159 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	36,3 s (153 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	39,6 s (138 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h	93,3 m
od 100 km/h	41,2 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

40	37,4 km/h
60	57,8 km/h
80	77,3 km/h
100	97,7 km/h
120	116,6 km/h
140	135,1 km/h

### Truš v notranjosti (dB):

prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	59	58	58
100 km/h	69	69	66
150 km/h	-	74	72
200 km/h	-	-	73
prosti tek	-	-	42

**Poraba goriva:**  
**testno povprečje**  
10,8 l na 100 km

## Cena

47.000 DEM  
AC Mobil, d.o.o., Ljubljana

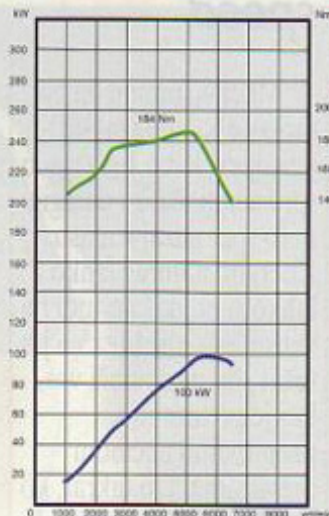


DIAGRAM MOTORJA

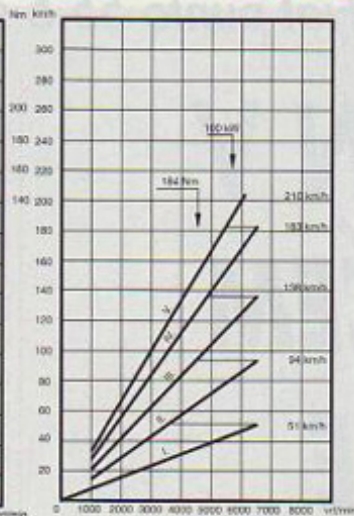


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- izdelava
- lega na cesti
- motor
- menjalnik
- prostornost
- poraba goriva

## Grajamo

- neosvetljenost stikal na voznikovi strani
- (pre)naplhnjeni odbijači
- moteče sonce za stikala prezračevanja
- hrup ob pretikanju v vzvratno prestavo

## Iz oči v oči

*Honda accord hoče biti predvsem športna limitzina, ki ohranja svoj japonski značaj in skuša ob vsem tem zagotoviti še dovolj prostora za prtljago. Široko zastavljeni, toda kljub temu uresničljivi cilji. Prepoznavna oblika z navzven izstopajočima odbijačema, notranost, ki kljub obilici plastike zagotavlja udobno potovanje. Prav gotovo ne bi manjkalo tistih, ki se bodo na potovanje odpravili ravno v tem avtomobilu.*

Tjaša Smrekar

*Preskok je očiten: accord je za razred večji, pa tudi toliko ali še bolj zrel avtomobil kot mode civic. To velja tako za obdelavo notranosti kot za mehaniko. Če ste pripravljeni z tradicionalno nizkim sedenjem, vas utegnete veli tost in obdelava prtljažnika prijetno presenetiti. Honda, pač.*

Vinko Kerne