



Pri Japoncih nikoli ne veš. Njihova prijaznost zna biti tudi ponarejena, uspešnejšemu poslu v korist. Tokrat je bila videti prista: češ, da so zares srečni, ker so njihovi (Hondini) avtomobili končno zapeljali tudi na naša (jugoslovanska) tla.

Pogodba je podpisana, kupčija teče, vloge v njej so razdeljene. Proizvajalec: Honda Motor Co. (Tokio). Posrednik: Kanematsu-Gosh Ltd. (Tokio, Beograd). Uvozniček: Autocommerce (Ljubljana). Kupci: že čakajo. Avtomobili: so že na poti.

Avtomobil je pravzaprav en sam: honda civic. Civici so sicer štirje – kombi-limuzina (hatchback), limuzina (sedan), kombi (shuttle) in kupe (CRX) – ampak jugoslovanski kupcem bosta za začetek in še za nekaj nadaljnega časa na voljo le prva dva. Torej hatchback in sedan. Oba so prav minulo jesen na novo obdelani (civic, 3. generacija), torej sta »žemljici« še sveži. In to je dobro.

Ker je za naše tržišče in za zdaj predviden le en sam motor (1,4 litra, 66 kW oziroma 90 KM), se obo ponujana civica ločita le po oblikah. Hatchback pomeni zadaj navpično prisekan karoserijo, dvoje stranskih vrat in ena na zadku ter prav do zadka povlečeno streho. Sedan streže s klasično podobo: s stopničastim zadkom ter prtljažnikom v njem in s štirimi vrtali na bokih. Zato je sedan malenkostno širši, opazno daljši in malce višji od hatchbacka, toda medosni razdalji in koloteki so pri obeh različicah enaki. Je pa jasno: ker so pri hatchbacku dvem sedenjnim vrstam namenjena le po ena vrata na vsaki strani, so ta vrata širša kot pri sedanu. In, ker štiri hatchbackov zadek manj čez zadnji kolesi kot sedanov, je v se-

Honda civic 1,4

CIVILIZACIJA

Majhen avto, visoka tehnika: dve oblike, enaki vsebini

danu več prtljažnega prostora. Sta pa zadnji naslonjali obeh civicov deljivi (hatchback: po polovici, sedan: po tretjinji) obenem pa je moč v celoti zložiti obe zadnji klopi in tako potrebi primerno povečati prtljažna prostora. Sicer pa: sedanov zadek je ostrih in čistih potez, hatchbackov pa je oblejši, obdan z motno črnilo in zavijen v kovinski spojler nad zadnjo šipo.

Gledano od spredaj sta obe različici enaki: precej zašiljeni, z iz-

datnima odbijačema in spoilerjem v sistem kosu, z nizkima žarometoma ter k njima pritaknjeni utripalkami in s ploščato vgrezljivino pokrovoma nad motorjem. Sedanu so tuk nad odbijačem namenili dve ozki zračni reži, hatchbacku nobene. Glavnina zraka za motor priteka pri obeh avtih skozi reže v prednjih spoilerjih.

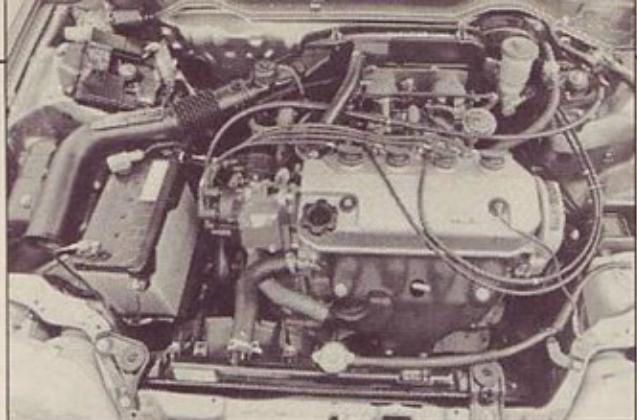
Civica se združi očem zelo skladno široka in nizko pri tleh, slednji občutek pa povečujejo tudi pla-

stične obrobe, vključno s čvrstimi zavesicami za prednjimi kolesi.

Skoraj do pike enaki sta tudi okolji prednjih sedežev. Prednja sedeža sta obakrat zelo nizko pri tleh in ju je moč odriti tudi po volji dolgonogega voznika. Sedeža v sedanu sta preprostejše oblike, v hatchbacku pa se združi športno obrobljena, čeprav se potem izkaže, da so obrobe le za oči, teles na ovinkih pa ne zadržata. Različna sta tudi volanska obroča: v sedanu z dvema prečkama in v hatchbacku s športnejšimi tremi prečkami.

Armatura plošča ne pozna razlik: je pregledna, dobro zasenčena in opremljena z merilniki motornih vrtljajev, hitrosti vozila (vključno dva kilometrska števca), temperature hladilne tekočine goriva. Poglavitna stikala so v ročicah ob volanu pa tudi vse drugo, ob njem ali na sredinski konzoli je mogoče zlahka dosegati. Obdelava notranjosti in obeh vozil v celiem





Motor: iz lahke kovine in s šestnajstimi ventilji



Kokpit: japonski avto, pa brez ure! Doplacati je mogoče za sončno streho, volanski servojačevalnik in radio

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 75,0×79,0 mm – gibna prostornina 1396 kubikov – kompresija 9,3:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 6300/min – največji navor 112 NM pri 4500/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – blok in glava iz lahke kovine – po 4 ventili za vsak valj – dva prečnotočna uplinjača – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – al-

ternator 980 W – tranzistorski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski synchronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5,5×13 – gume 165/70 SR 13

Voz in obese: kombi-limuzina (hatchback) s 5 sedeži in 3 vrti, oziroma limuzina (sedan) s 5 sedeži in 4 vrti – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, dvojna prečna vo-

dila, vzdolžna vodila – dvokrožne zavore, servo, spredaj posebej hlajene kolutne, zadaj bobnaste, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, 3,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

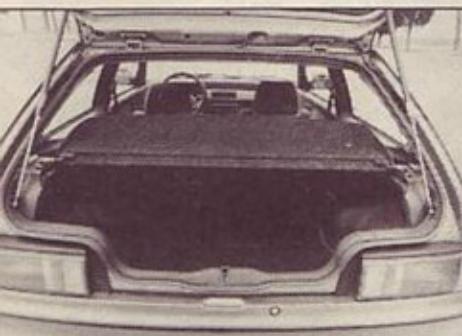
Mere in teže: dolžina 3,965 m (4,230 m) – širina 1,680 m (1,690 m) – višina 1,330 m (1,360 m) – medosna razdalja 2,500 m – kolotek spredaj 1,450 m, zadaj 1,455 m – rajdn krog 10,4 m – teža praznega vozila 835 kg (885 kg) – dovoljena skupna teža 1340 kg (1370 kg) – dovoljena teža prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 420 kg

– prtljažnik (normno) 250 litrov (383 litrov) – posoda za gorivo 45 litrov

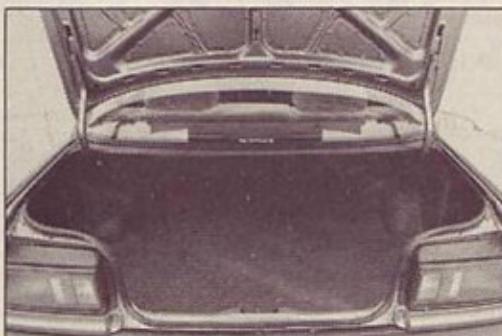
Zmogljivosti (tovarna):
hatchback 1,4: največja hitrost 175 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,6 s – poraba goriva (ECE): 5,2/7,0/7,8 litra bencina na 100 km

sedan 1,4: največja hitrost 172 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,9 s – poraba goriva (ECE): 5,4/7,3/7,9 litra bencina na 100 km

Opomba: številke v oklepajih pri merah in težah veljajo za cijev sedan



Hatchback: zadnja vrata in dvižna polica



Sedan: klasičen pokrov in večji prtljažnik



je lajčna in natančna. Pa tudi nadčisto vozniskimi lastnostmi, na primer nad vidljivostjo (upoštevanje nizko sedežno lego), se ni mogoče pritoževati.

Seveda: obe različici smo vozili zelo na kratko, ob nedavni uvodni jugoslovanski predstavitvi. Zato ne moremo soditi o učinkovitosti brisalnikov, žarometov in naslopnih vozil v zahtevnejših pogojih vožnje. Vemo pa: da je hatchback izrazitejši avtomobil za dve odrasli osebi in otroke na zadnji klopi, da je sicer zadaj dovolj prostora za glavo, manj pa za kolena in, da se voznik na svojem mestu sproščeno in udobno počuti. Enako velja tudi za sedan, z dodatkom, da je tam tudi na zadnji klopi prepričljivejša dolžina za odrasle sopotnike.

Motor, smo rekli, je v obeh civilih enak: izdelan v celem iz lahke kovine, s 1396 kubiki gibne prostornine, s petkrat vležljeno ročično gredjo, z v glavi, a nesimetrično nameščeno odmično gredjo in s po štirimi ventilji za vsakega od štirih valjev. Motor je nameščen poprej pred prednjo premo, gorivo dobiva s pomočjo dveh uplinjačev (z ročnim čokom), namenjen je pretežno navadnemu osvinčenemu bencinu, zmora pa piti tudi neosvinčen bencin. Dognano zasnovan in natančno uravnotežen se izredno lahko vrti. Največjo moč doseže pri uglednih 6300 vrtljajih, kos je pa tudi priganjanju čez to mero, dokler ga prekinjevalnik ne zavaruje pred voz-



nikovim nasiljem. Šestnajst ventilov in celotna zasnova omogočajo prepričljivo moč, uporabno prožnost in športen zvok, ki se z naraščajočimi vrtljaji seveda opazno stopnjuje. To pa je navezadnje edini trušč, ki ga je v civicih moč slišati. Kajti karoseriji sta dovolj aerodinamični – Cw znaša 0,33 (hatchback), oziroma 0,37 (sedan) – da je to po volji slušnemu udobju in končnim zmogljivostim. Upoštevaje tudi teži obeh različic je hatchback seveda poskočnejši, hitrejši in malce manj žejen kot sedan.

Enaki za obe različici so tudi petstopenjski menjalnik (spretno prilagojen zmogljivosti motorja, tudi njegovi prožnosti, sicer pa z dovolj natravnino in lahkotno predstavo ročico), volan z zobato letvijo, spredaj kolutne (ter posebej hlajene) zadaj pa bobnaste zavore in podvozje v celiem.

Civica se opirata na štiri posamečne obese, z vzemnimi nogami, z dvojnimi prečnimi vodili ter spredaj s stabilizatorjem, zadaj pa z vzdolžnimi vodili in s pasivnim, od obremenitve odvisnim prilaganjem, kolesnega koloteka. Podvozje je torej dovolj natančno veden, da je civic, ne glede na različico, skoraj povsem neutralen avtomobil, ob že znanih lastnostih, ki jih prednji pogon ne more zatajiti. Toda, ker se tudi motor spontano odziva na voznikove ukaze, je z naglimi odvzemanji in dodajanjem plina moč nenevarno, a nadpovprečno hitro prevoziti tudi zelo zahtevne ovinke. Ni pa vseeno, kakšna je kakovost vozišča pod kolesi. Trebuha obeh civicov sta s 16 centimetri sicer dovolj daleč od tal, približajo se jim pa zavesice za prednjimi kolesi, ki na ostrih ovinkih grobo in na glas podrsajo ob cesto. Vzmetenje je dolgim cestnim valovom sicer dovolj dobro kos, toda na kratkih in ostrih robovih izgubi blažilni ritem in močno pretrese vsebino vozila. Torej bodo morali civic za jugoslovanske ceste na novo uravnati. Glede vzmetenja in blaženja, jasno!



Takšne so pač tegobe, če je avtomobilska civilizacija prehitra. In honda civic, najsi bo hatchback ali sedan, je nedvomno zelo civiliziran avtomobil nižjega srednjega razreda. Upoštevaje njegove lastnosti in znamenja vrhunske tehnologije v njem.

Ponekod na svetu prodajajo te honde z imenom ballade. Tudi pri nas bi jih morali! Kajti tale hatchback in sedan staneta – vsak zase, preračunano v dinarje in seštezo z našimi skoraj stodostotnimi dajatvami – le malo manj kot tri stare dinarske milijarde. In balada, to verjetno veste, je resna, pravzaprav žalostna pesem.

MARTIN ČESEN
Foto: SRDAN ŽIVULOVIC



Novi VW passat (na risbi kot limuzina): prečno nameščen motor, izredna notranja dolžina, štirinajstčolska kolesa, skrbno nadzorovana kinematika pri obeh premah, 70-litrsksa posoda za gorivo in zasilno rezervno kolo v zadku. Za doplačilo (med drugim): po višini nastavljiv volan in ABS

Volkswagen passat

SAMO IME NI NOVO

Moderna zasnova, veliko udobja, dve oblike, pet motorjev

Množični radovednosti na ljubo in naslohu premierno se je novi Volkswagen passat zabeležal že v začetku letašnjega marca, na avtomobilskem salonu v Ženevi. Prve vožnje smo časnikarji opravili le nekaj dni pozneje, v sredozemsko topli Nici. In tako se je passat – upoštevaje krstno leto 1973 ter temeljitejšo prenovu leta 1980 – rodil že tretjič. Tokrat kot povsem na novo zasnovan avtomobil.

V poldrugem desetletju so izdelali in prodali 4,2 milijona passatov, ob tolikšni številki pa se je – gledano s konstruktorskih in marketinških stolov – mogoče marsičesa naučiti.

Novi passat je po mnenju ljudi, ki so ga snovali in v primerjavi z dozajnjim passatom, nekaj takšnega kot je bil sveže rojeni golf v primerjavi z upokojenim hroščem. Novinec je ustvarjen za devetdeseta leta tega tisočletja in tega ni mogoče prezreti. Hkrati so prisluhili trendu in tekočim podatkom: lani je imelo 75 odstotkov prodanih avtomobilov tega, torej srednjega razreda obliko klasične limuzine; 16 odstotkov je bilo kombijev in samo 9 odstotkov je bilo avtomobilov s prisekanimi zadki. Torej je lahko razumeti, da so se v tovarni – ob novem passatu – odrekli kombi-limuzinski podobi. Passat je odslej na voljo le kot limuzina s stopničastim zadkom ter prtljažnikom v njem in kot

kombi s petimi vrti od vrha do tal ter z že znanim dodatnim imenom variant. Pa tudi sicer je oblika novega passata, ne glede na njegov zadek, povsem nova.

Veliko sprememb in velike možnosti je ponudila nova motorna namestitve v nosu. Motorji, ki so vsi po vrsti štirivaljniki, so z menjalniki vred in tako kot pri golfu zdaj nameščeni poprej nad prednjim premom. To je Volkswagovim oblikovalcem omogočilo krovitev

klinastega nosu in klinaste oblike v celiem. Toda nos je po novem brez maske. Vprašanje je takošnje in jasno: kaj pa zrak, ki ga hoče motor?

Odgovor: znak med žarometoma je pravzaprav okrogla reža, zakrita z v krog stlačenima črkama VW. Odprtina je dovolj velika, da je za dihanje motorja poskrbljeno: zrak, ki priteka skozenj, so speljali naravnost v sesalni kanal. In zrak, potreben za hlajenje motorja, pri-

