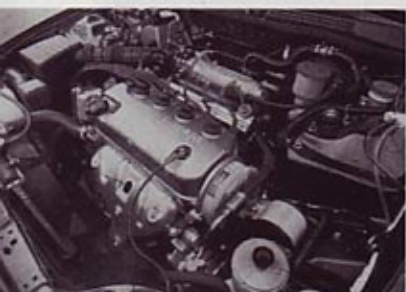


HONDA CIVIC 1.4i 5-door



Brez zračnih vreč: armaturna plošča



Velika moč, majhna prožnost: motor

Vprašal smrkvavca: Honda? Kot iz topa: motocikli! Vprašal najstnika: Honda? Malce preiščuje: formula 1. Ha, spozna se. Bližnja zgodovina mu ni tuja. Vprašal gospoda: Honda? Brez dvoma: civic. Igra asociacije? Tudi lahko.

In civic se lahko pohvali s pestro karoserijsko ponudbo: kombilimuzina s tremi vrati, limuzina s štirimi vrati, dvovratni cupe, targa CRX in sedaj še - petvratna kombi-

Za motor ne bi smel trditi, da je slaboten.

limuzina, kot nadomestilo za ostareli concerto. Ime civic si je ta različica prislužila s sorodstvom v mehaniki: podvozju, motorju in pogonu. Sicer pa so se snovalci potrudili in ponudili elegantno karoserijo z (za takšno obliko) oblikovno ne prav izrazitim, a značilno Hondinim zadkom, z od tam zmerno padajočo bočno linijo in s povsem svojim prednjim delom. Ozka žarometna objemata izbuljeno ter s kromom obrobljeno masko hladilnika in prav reže v tej maski so tisto, kar petvratni civic na prvi pogled ločuje od štirivratne karoserijske različice, ki klasične maske hladilnika sploh nima. Petvratni civic je tako v primerjavi s štirivratnim (ki je služil za osnovo pri snovanju) karoserijsko povsem samosvoj.

Ker je bil testni civic s spodnjega dela ponudbe, sta bila odbijača črna, kar resnici na ljubo ni ravno v skladu z žlahtnimi karoserijskimi potezami ter s temno modro kovinsko barvo, ki je že v prvih sončnih in toplih dneh poskrbela še za občutek sedenja v mikrovalovni pečici. Toda, ver-

PETICA ZA

jeli ali ne, potem, ko me je v prvem trenutku obšla želja po klimatski napravi, je taista želja takoj po zasuku ključa izginila enako hitro, kot se je pojavila. Krivec za to je bil seveda motor, za katerega ne bi smel trditi, da je slaboten. Sodobna zasnova (štiriventilska tehnika v glavi, glava in blok iz lahke kovine, velika litrska moč) zagotavlja voljo do vrtenja in visoke zmogljivosti, ko gre za meritve z mesta. Pa vendar se zdi, da

z razdelitvijo navora preko delovnega območja, z največjima navorom in močjo pri visokih vrtljajih in s tem tudi z velikimi hitrostmi batov ni povsem kos teži avtomobila ter dolgim prestavnim razmerjem v menjalniku. Res pa je, da vedno steče na prvi ukaz ključa in da se rad vrti, saj elektronika prekine vžig šele pri 7300 motornih vrtljajih in takšen bi bil odlični partner športnemu avtomobilu nižjega razreda. Tako pa



VRATA

zataji, ko voznik od njega pričakuje nekaj več prožnosti (tudi in še posebej takrat, ko je avtomobil polno obremenjen), pogosta pretikanja in vrtenje v visoke vrtljaje pa povečujeta hrup, ki močno naraste na 4000 motornimi vrtljaji, in porabo goriva. Če bi moral na kratko oceniti motor v tem civicu, bi rekel takole: navora je pogosto

dovolj, preveč pa ga ni nikoli.

Razen (pre?)nizkega sedenja o športnem počutju ne moremo govoriti. Resda je ročica menjalnika natančna, njeni gibi pa kratki, ampak podvozje je vseeno naravnano na udobje. Kdor bo preskušal natančnost vodenja prem na ovinkih, bo hitro zaznal močna nagibanja karoserije, kar je posledica mehkih vzme-



Peta vrata: prtljažnik

ti, blažilnikov in stabilizatorja, pretiravanja v hitrosti pa lahko mimogrede povzročijo uhajanje zadka, če se sredi ovinka pojavi (počasnejša) ovira in je treba hitrost nena-

doma zmanjšati. Delo zavor je v takšnem primeru, pa tudi, če se primer večkrat zaporedoma ponovi, brezhibno, zavorni ABS pa bi zavest še nekoliko olajšal. Žal pa testni

Razen (pre?)nizkega sedenja o športnem počutju ne moremo govoriti.





civic tega pomagala ni imel.
Kdo pravi, da svet ni majhen? Poglejte, kako blizu sta

Japonska in Amerika! Stikali za električen pomik (prednjih) šip v vratih sta povsem enaki,

kot v, denimo, chrysler visionu, le da je v civicu tisto za pomik desne šipe nameščeno nerodno ob ročici ročne zavore. Notranjost sicer v splošnem zasluži zelo dobro oceno. To, da je daleč razpoznavna, japonska, Hondina, ne moti. Že na prvi pogled je prijetna, materiali so kakovostni; tudi plastika in »lesena« letev preko armaturne plošče, ki vzbujajo prijeten občutek. Nekaj stikal je takšnih, da lahko, če odpovedo, uporabite tiste s starega civica. So pa (večinoma) pri roki in digitalna ura je na pravem mestu: na sredini armaturne plošče, dobro zasenčena in vidna vsem potnikom, tudi tistim na zadnji klopi. V notranjosti, razen volanskega obroča in osrednjega, vzdolžnega dela armaturne plošče, ki so črni, prevladuje siva barva. Odprtih in zaprtih predalov za drobnarije je na in ob armaturni plošči dovolj in pomik sedežev je izdaten. Nastavitev pravega položaja za vožnjo je tako tudi zavoljo po višini nastavljivega volanskega obroča otročje lahka in (električno nastavljivi) zunan-

Kdo pravi, da svet ni majhen? Poglejte, kako blizu sta Japonska in Amerika!

ji ogledali presenečata s svojim vidnim poljem. Manj ugodna, če govorim o vidljivosti nazaj, je oblika zadka in spojler razmere še poslabša. Lepota pred uporabnostjo! Toda zadek skriva ugodno velik in povečljiv prtljažnik, šolski primer odlike pa so vsi trije brisalniki.

Da honda civic zasluži petico, je torej jasno. Ne le v podrobnostih, temveč tudi takrat, ko gre za zasnovo in ko gre za izdelavo zasnovanega. Ali pa, čisto preprosto, tudi takrat, ko gre le za število vrat.

VINKO KERNČ

Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtnina in gib 75,0 x 79,0 mm - gibna prostornina 1396 kubikov - kompresija 9,2:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 6100/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,1 m/s - specifična moč 47,3 kW/liter (64,5 KM/liter) - največji navor 117 Nm pri 5000/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (PGM - IG) - vodno hlajenje 4,5 litra - motorno olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 36 Ah - alternator 75 A - uravnavači katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5 stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,250; II. 1,761; III. 1,172; IV. 0,909; V. 0,702; vzvratna 3,153; diferencial 4,437 - platišča 5J x 14 - gume 175/65 TR 14 (dunlop SP9), kotalni obseg 1,76 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,9 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila in dvojna prečna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kalutne (znotraj hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora - na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4315 mm - širina 1695 mm - višina 1390 mm - medosna razdalja 2620 mm - kalotek spredaj 1475 mm, zadaj 1470 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 11,0 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1640 mm - širina (kololci) spredaj 1370 mm, zadaj 1390 mm - višina (nad sedežem) spredaj 980 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 920 - 1100 mm, zadnja klopa 860 - 650 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 380/830 l - posoda za gorivo 55 l

Teže: prazno vozilo 1075 kg - dovoljena skupna teža 1600 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 172 km/h - pospešek 0-100 km/h: 13,1 s - poraba goriva (ECE): 5,6/7,3/8,2 l neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

178 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0- 60 km/h: 5,2 s
0- 80 km/h: 8,3 s
0-100 km/h: 12,3 s
0-120 km/h: 18,5 s
0-140 km/h: 26,3 s
1000 m z mesta: 34,0 s (152 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 37,5 s (141 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 43,6 s (121 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 48,9 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na resnično
60 60,1 km/h
80 79,7 km/h
100 99,1 km/h
120 119,5 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

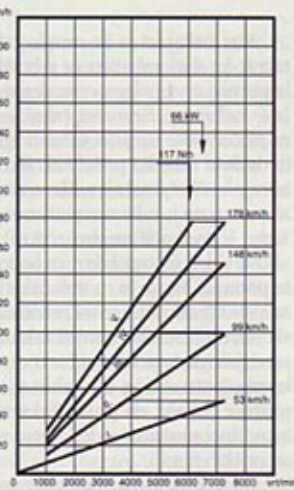
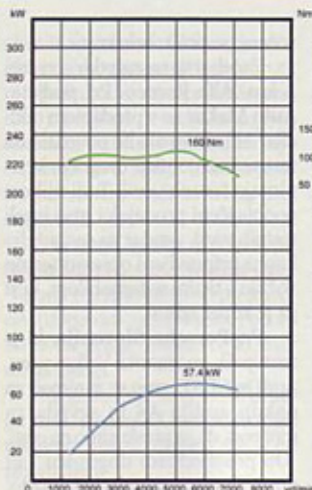
prestava III IV V
50 km/h 60 58 57
100 km/h 70 66 66
150 km/h - 72 72
prosti tek 38

Poraba goriva:

Testno povprečje
10,6 litra/100 km

Cena

27.00 DEM
AC - Mobil, Ljubljana



Hvalimo

- Natančnost merilnika hitrosti
- Zavore
- Izdelava
- Brisalniki
- Zunanji ogledali
- Notranjost

Grajamo

- Nima zračnih vreč
- Glasen motor v višjih vrtiljajih
- Neprožen motor
- Vidljivost nazaj
- Zatikanje ključa v vratnih ključavnicah
- Težka peta vrata

Iz oči v oči

Če zavijemo v trgovino z oblekami in izbiramo med konfekcijo, vemo, da dobimo kako dobro stvar za pol cene, če pa nočemo tvegati, kupimo dobro blagovno znamko za celo ceno in vemo, kaj imamo. Nekako tako velja tudi v primeru peterovratne honde civic v poplavi njej podobnih izdelkov, ki prihajajo z Japonske in Koreje.

Andrej Supé

Petero vrat pomeni več udobja pri vstopanju in izstopanju, le nekoliko več dela boste imeli, če boste želeli koga na vsak način zadržati v avtomobilu. Želja po izstopanju pa prav gotovo ne bo povezana s hondo, ki z opremo svoje notranjosti, mehko stjo vzmetenja ponuja dovolj udobno vožnjo. Vzroke bo treba poiskati kje drugje.

Tjaša Smrekar