

Zgodba o uspehu



Najprej rahlo uide sprednji del, vendar je Honda dobro vodljiva. Dokler je suho! Za mokro cesto raje zamenjajte gume (glej tehnične podatke).



Simpatično, toda nič posebnega

FOTO: UROŠ FOTOGRAFIK Zgodba o uspehu traja že devetindvajset let in se zdaj nadaljuje s sedmo generacijo. Civic je bil Hondin ključni adut in po njegovi zaslugi so Hondini avtomobili postali znani po svetu. Prav s Civicom so zasloveli po svoji zanesljivosti, kakovosti, vzdržljivosti in zmogljivosti. In Civic je že dvajset let Hondin najbolje prodajan model.

Prvi Civic je bil majhen, skromen »hatchback«, nato pa je modelna družina iz generacije v generacijo postajala čedalje bolj raznovrstna. Leta 1995 je s trakov prišel desetmilijonti Civic pete generacije, le-

ta 1996 pa je zapeljal na ceste prvi Civic, narejen v evropski tovarni v Swindonu. Danes jih izdelujejo na Japonskem (triinštrivratno različico), v ZDA (dovratni kupe) in v Veliki Britaniji (petvratno različico in

Aerodeck). Civicji so si na pogled precej različni, vendar pa imajo vsi modeli enako zasnovano podvozja. Enake so tudi osnovne karakteristike, čeprav imata modela z dvojimi in štirimi vrati 60 milimetrov krajšo

medosno razdaljo. Testni štirivratni Civic torej prihaja iz Japonske. Izziv za oblikovalce je bil, kako pridobiti večjo notranjost in hkrati ohraniti kompaktno zasnovano. Novi Civic je nekoliko krajši, širši in višji od

Civici so si na pogled precej različni, vendar pa imajo vsi modeli enako zasnovano podvozja.

Majhen, toda izredno živahen in dovolj močan motor.

Dobro uglaseno podvozje: ni preveč nagibanja in nadzor nad zadkom je dober.



Povečljiv prtljažnik z neoddelanimi vrati, ki dajejo vtis, da je avtomobil nedokončan.

Uporabni in pregledni merilniki



Simpatična notranjost s priročnimi stikali. Odlagalnih predalčkov je dovolj.

predhodnika, vendar z več prostornosti v notranjosti. To kaže na povsem novo zasnovano tega avtomobila, kakor pravijo, od znotraj navzven. Značilna je ravna oblika dna brez sredinskega grebena. Nove prednje in zadnje obese ter kompaknejši motorni prostor pa so posledično prinesli več prostora za potnike in prtljago.

Oblika nove Honde Civic je limuzinska klasika. Štiri vrata in ločen prtljažnik, kar pomeni

dober dostop do vseh sedežev z vseh strani. Za večje kose prtljage v sicer dovolj velikem prtljažniku ni prostora, ker ne gre do skozi vrata, čeprav so odprtino nekoliko povečali. In tudi obdelava vrat je pomanjkljiva, brez obloge. Videti je, kakor da bi bil avtomobil nedokončan. Pa še klasična japonska slabost: odpiranje pokrova prtljažnika le s ključem ali z vzvodom od znotraj. Isti vzvod ob levi strani prednjega sedeža odpre tudi

vrata rezervoarja goriva. Osrednja ključavnica deluje le na voznikovih vratih, na sopotnikovih pa zaklepa ali odklepa le ena vrata. Klimatske naprave ni, vgrajena pa je predpriprava za njo. Zanj doplačati še skoraj 300 tisočakov. Čudno za japonski avtomobil je tudi to, da nima ure. Vendar bolje brez nje, kakor pa da bi bila slabo vidna, kar pogosto zasledimo.

Paket opreme je po eni strani bogat, po drugi pa kakor

da mu nekaj manjka. ABS z EBD je serijski, dve varnostni blazini tudi, elektrifikacija vseh štirih šip je na mestu, servovolani tudi. Na zadnjih sedežih so pritrjena mesta isofix. Osrednja ključavnica je, vendar deluje le na voznikovih vratih. Manjka recimo danes tako iskana klimatska naprava. Avtomobil je namreč dovolj drag, da bi jo lahko imel že v serijski opremi.

Po drugi strani pa je štiri-

vratni Civic simpatičen avtomobil. Armaturna plošča s priročnimi, dobro vidnimi, logičnimi in dobro dosegljivimi gumbi in stikali je prijetna osvežitev. Nekoliko moti le radijski sprejemnik, saj je cenen. Merilniki so pregledni in simpatično preprosti, vožnja Honde Civic pa lahkotna naloga. Motor rad vžiga, še boljša lastnost pa je njegovo veselje do vrtenja in zaloga moči. Kljub relativno majhni prostornini je

zelo poskočen, avtomobil pa hiter. Tudi pretirano požrešen ni, postane pa kar malce preglasen v visokih vrtljajih. Motor v testnem Civicu je manjši izmed dveh v ponudbi. Je sodoben agregat, narejen iz lahke litine (blok in glava), ena odmična gred pa krmili po štiri ventile nad vsakim valjem. V primerjavi s predhodnikom ima enako moč in rahlo povečan navor, ki ga doseže pri nižjih vrtljajih kot poprej.

Menjalnik je verjetno ena izmed najšibkejših točk novega Civica. Vsaj testni je bil nesramno nenatančen, prestavljanje v vzvratno prestavo pa je bila že prava loterija. Pravzaprav kar nekako nenavadno za Hondo. Prestavna razmerja so preračunana zelo na kratko, tako da se tudi v peti prestavi motor zvrtil do konca, merilnik hitrosti pa se približuje številu 190. Če ne bi bilo preglasnega ropota in nenatančnega me-

njalnika, bi si novi Civic zaslužil precej višjo oceno. Še posebej, če upoštevamo tudi dobro vodljivo podvozje, zanesljivo lego in zanesljive zavore.

Štirivratna Honda Civic je le ena izmed različic v ponudbi, zato je ni treba niti pogledati, če vam ni všeč. Nekateri so pač zaljubljeni v tako obliko in si jo lahko tudi privoščijo. In pri Hondi jo lahko ponudijo. To pa tudi nekaj velja.

Igor Pucihar

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	5,2
0-80 km/h:	8,1
0-100 km/h:	12,1
0-120 km/h:	17,7
0-140 km/h:	26,6
1 000 m z mesta:	33,9
	(152 km/h)

Prožnost	s
1000 m od 40 km/h (IV.):	36,9
	(145 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	41,9
	(127 km/h)

Največja hitrost **186 km/h**
(V. prestava)

Poraba goriva	l/100km
najmanjše povprečje	9,1
Največje povprečje	10,2
skupno testno povprečje	9,8

Truš v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	59 58 58
100 km/h	66 64 64
150 km/h	71 70
Prosti tek	36

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	58,6
80	78,9
100	97,9
120	116,4
140	134,9
160	151,9

Zavorna pot	m
od 150 km/h:	92,2
od 100 km/h:	39,0

Okoliščine meritev
T= 19 °C
p = 1018 mbar
rel. vl. = 34 %

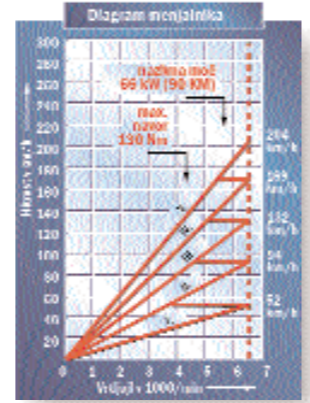
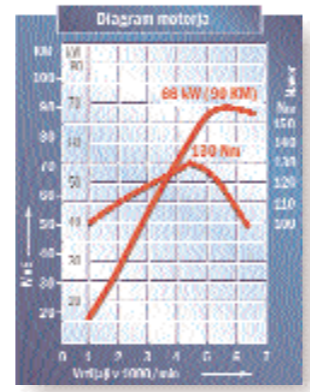
Napake med testom
- brez napak

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:
3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 6 let garancije na prrjavjenje

Obvezno zavarovanje: 55.000 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 83.000 SIT



TEHNIČNI PODATKI

Motor:
4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 75,0 x 79,0 mm - gibna prostornina 1396 cm³ - kompresija 10,4 : 1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,7 m/s - specifična moč 47,3 kW/l (64,3 KM/l) - največji navor 130 Nm pri 4300/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrzlg in elektronski vžig (Honda PGM-FI) - tekočinsko hlajenje 4,8 l - motorno olje 3,5 l - akumulator 12V, 45 Ah - alternator 70 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:
motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,142; II. 1,750; III. 1,241; IV. 0,969; V. 0,805; vzvratna 3,230 - prestava v diferencialu 4,411 - platišča 5,5J x 14 - gume 185/70 R 14 (Yokohama Aspec), kotalni obseg 1,85 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,3 km/h - rezervno kolo T125/70 D 15 M (Bridgestone Tracomp-3), dovoljena hitrost 80 km/h

Voz in obese:
kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, poševna vodila, zgoraj prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnjima točkama

Mere:
zunanje: dolžina 4458 mm - širina 1715 mm - višina 1440 mm - medosna razdalja 2620 mm - kolotek spredaj 1468 mm - zadaj 1469 mm - najmanjša razdalja od tal 155 mm - rajdni krog 11,8 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1680 mm - širina (komolci) spredaj 1400 mm, zadaj 1400 mm - višina nad sedežem spredaj 950-1000 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1080 mm, zadnja klop 690-930 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtjažnik (normno) 450 l - posoda za gorivo 50 l

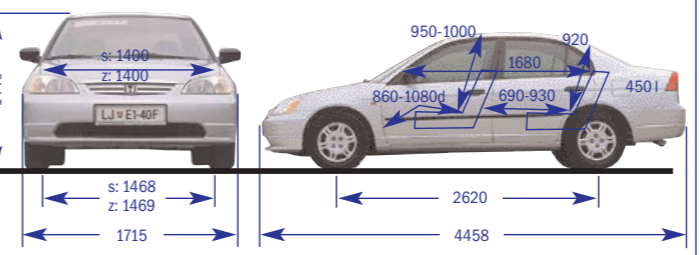
Mase:
prazno vozilo 1130 kg - dovoljena skupna masa 1620 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna):
največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,3 s - poraba goriva (ECE) 8,2/5,4/6,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

CENE	SIT
Testirani model	3.361.982 (AC Mobil)
Cene dodatne opreme	
Cena osnovnega modela	3.308.497
Okrasek izpuha	8.889
Radijski sprejemnik	44.596
Klimatska naprava	279.406
Kovinska barva	54.990

Cene nekaterih nadomestnih delov	
Prednji žaromet z utripalko	54.484
Prednja meglenka (par)	62.003
Prednji odbijač	62.677
Prednja maska	21.661
Vetrobransko steklo	65.624
Znak	2.690
Prednji blatnik	42.911
Zadnji odbijač	64.764
Zunanje ogledalo	24.842
Kolesni pokrov	14.247

MERE



vse mere so v mm

Model	Honda Civic 1.4	Mazda 323 Sedan 1.5i	Opel Astra 1.4 16V Comfort	Renault Mégane Classic 1.4 16V Authentique
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1396	1498	1389	1390
največja moč (kW/KM pri 1/min)	66/90 pri 5600	65/88 pri 5500	66/90 pri 6000	70/95 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	130 pri 4300	132 pri 4000	125 pri 4000	127 pri 3750
dolžina x širina x višina (mm)	4458 x 1715 x 1440	4390 x 1705 x 1410	4250 x 1710 x 1420	4400 x 1700 x 1420
največja hitrost (km/h)	185	167	180	184
pospešek 0-100 km/h (s)	11,3	14,2	12,0	11,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,2/5,4/6,4	8,3/6,2/9,3	9,7/5,8/7,2	9,5/5,5/6,9
cena osnovnega modela (SIT)	3.308.497	3.132.523	2.989.988	2.855.000

KONČNA OCENA

Kot rečeno, štirivrtni Civic prihaja iz Japonske. Verjetno je to glavni razlog za visoko ceno. In ceno je poleg menjalnika prav gotovo eden izmed razlogov, ki govori proti nakupu. V nasprotnem primeri bi bil lahko to čisto primeren in simpatičen avtomobilček.

- ⊕ zmogljiv motor
- ⊕ vodljivost
- ⊕ prostornost
- ⊕ zavore
- ⊖ nenatančen menjalnik
- ⊖ cena
- ⊖ pomanjkljiva oprema