

TEST HONDA CIVIC 1.6 ES 5V

Par-nep ar



Se še spomnite časov, ko je bila poraba bencina omejena? En dan so se lahko vozili tisti s parnimi registrskimi številkami, drugi dan pa tisti z neparnimi. S Civicom se seveda lahko vozite vsak dan, od parnega ali neparnega števila vrat pa je odvisno, kakšnega Civica vozite.

Sistem je pravzaprav preprosto: klasična Civica, torej limuzina in kupe, imata po štiri oziroma dvojne vrat, za tiste, ki prisegajo na prostornost in dobro izrabo notranjih in zunanjih mer, pa sta na voljo tri- in petvrtni različici.

V zadnjem primeru gre za obliko karoserije, ki seveda spominja na limuzinske kombije -

ta trend je vse bolj priljubljen. Prostora znotraj je tako ponavadi na pretek, zunanja limuzina pa je še vedno podobna karoserijam bolj klasične oblike.

Petvrtni Civic se v tem razredu spopada z dokaj hudo konkurenco, npr. Renaultovim Scenicom, Peugeotom 307 in podobnimi evropskimi tekme- ci, poleg tega pa ima tudi ja-

ponsko konkurenco, Almero Tina, ki smo jo preizkusili v prejšnji številki Avto Magazina.

Pri Hondi so se dela lotili na svoj znani, natančni in dobro premišljeni način. Tako že sama zunanja oblika daje vedeti, za kakšen avtomobil gre, kljub temu pa ne daje vtisa prevelike višine ali kombijevske okornosti.

Na nosu prevladujejo velike luči in velik izrez za svež zrak v odbijaču. Streha, seveda višja kot pri klasičnem limuzinskem Civicu, se končuje s precej položnim zadnjim steklom. Pod njim se skriva za 370 litrov prtljažnega prostora, kar ni ravno spoštovanja vredna številka, zato pa je na račun prtljažnika več prostora za kolena in glave

na zadnjih sedežih. Na daljših poteh s štirimi potniki v avtu pa se izkaže, da je prostora dovolj tudi za prtljago. Poleg tega je prtljažnik toliko bolj uporaben tudi zaradi zložljive zadnje klopi, tako da lahko v njem prevažate tudi velike kose prtljage.

Tudi spredaj je za voznika in sopotnika dobro poskrbljeno. Sedi se sicer precej visoko in volan je preveč nagnjen, vendar se nad ergonomijo pravzaprav ne gre pritoževati. Malce nenavadna, a praktična je namestitve prestavne ročice, ki je

nameščena na armaturo, tako da je precej blizu volana. Občutek je celo precej športen, podoben kot v dirkalnikih s sekvenčnim menjalnikom. Za razliko od večine Hond pa verjetno prav zaradi te namestitve gibljivost prestavne ročice niso tako hitri in natančni, kot bi lahko bili, so pa še vedno v povprečju tega razreda.

Največji minus Civicu gotovo prinese pomanjkanje prostora za odlaganje drobnarij. Predal v vratih in dva majhna predalčka v armaturi sta vse, kar

vozilo na tem področju ponuja, in to ni dovolj. Med sedeži namreč ni sredinske konzole, ampak le ročica ročne zavore. Verjetno so si oblikovalci zamislili, da bodo s tem olajšali prehod med prednjimi in zadnjimi sedeži, vendar bi potem lahko umaknili tudi ročico ročne zavore. Tako pa rešitev sodi v kategorijo »ne tič ne miš«.

Precej bolj kot v poglavju »prostorčki za drobnarije« se Civic izkaže pri poglavju »motor«. Spredaj je namreč 1,6-litrski štiritrojni, ki podprt s tehnologijo

VTEC-II zmore 110 konjev, dovolj prepričljiv pa je tudi navor, in to prav zaradi sistema VTEC. Hondini inženirji so motor za vgradnjo v ta Civic še dodatno obdelali, saj so zmanjšali notranje trenje. Motor se izkaže za dovolj zmogljivega, napredovanje ob polnem avtomobilu pa je lahko dovolj živahno, če se voznik drži srednjega območja vrtilja in motorja ne priganja v najvišjega, pa čeprav se tam zelo dobro počuti. Moti le malo prešibka zvočna izolacija, saj se pri višjih hitrostih na avtocesti hrup motorja

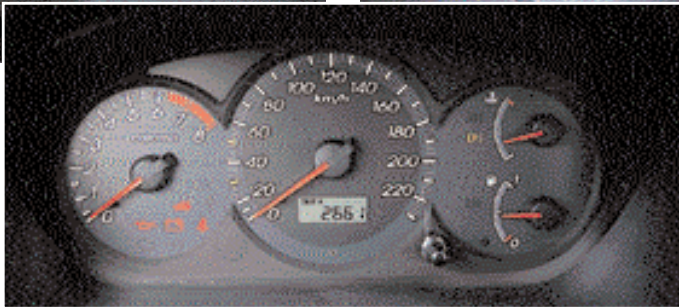


Veliko sive plastike, nekaj pomanjkljivosti, a na splošno pozitivna ocena za notranjost petvrtnega Civica.

preveč prebija v kabino. Civic z 1,6-litrskim motorjem se izkaže tudi pri porabi; ta se je na testu sukala med 9 in 11 litri na 100 kilometrov, povprečje pa se je ustavilo okoli številke 10, in to kljub temu, da smo nadpovprečno veliko kilometrov prevozili po avtocesti in s precej naloženim avtom. Vsekakor pohvalno.

Kljub temu, da se petvrtni Civic na prvi pogled zdi dokaj visok in nenaklonjen vožnji skozi ovinke, se v praksi izkaže, da ni tako. Nagibanje karoserije v ovinkih je v zdravih mejah, lega na cesti pa zanesljiva. Občutek malo pokvari le električno servoojačan volan (pri Hondi temu sistemu pravijo EPS), ki nudi premalo povratnih informacij. Poleg tega se včasih čudno obnaša tudi pri manevriranju pri nizkih hitrostih, ko volan nepričakovano otrdi. Bolj se izkažejo zavore, saj je občutek na stopalki dober, ustavljanje pa tudi po večkratnih ostrih zaviranjih zanesljivo.

Prostora za prtljago je za štiri povprečne potnike dovolj, deljivo zložljiva zadnja klop pa lahko Civic spremeni tudi v kombi.



Petvrtni Civic se v različni ES izkaže tudi z bogato serijsko opremo. Vanjo sta všteti prednji in stranski varnostni blazini, osrednja ključavnica z daljinskim upravljanjem, ABS, alarmna naprava, samodejna klimatska naprava (resnici na

Civic se ne izkaže ravno z obiljem odlagalnih prostorov; držala za pločevinke so uporabna le za pločevinke in majhne steklenice.

S ceno 3 milijone in 800 tisoč tolarjev (z vštetim doplačilom za kovinsko barvo) se ta Civic izkaže za ugoden nakup, še posebej za ljubitelje japonskih avtomobilov. Škoda je le, da snovalci pri načrtovanju in izdelavi niso bili tako dosledni, kot smo od Honde navajeni.

Dušan Lukič

Lega na cesti je ena boljših strani Civica.



Na zadnji klopi se lahko brez težav vozijo tudi košarkarji. Prostora je čez glavo tudi nad glavo.



avto magazin HONDA CIVIC 1.6 ES 5V 81 kW (110 KM) ● 11,1 s ● 187 km/h ● 10,4 l/100 km ● 3.852.478 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	4,8
0 - 80 km/h:	7,4
0 - 100 km/h:	11,1
0 - 120 km/h:	16,0
0 - 140 km/h:	23,5
1000 m z mesta:	33,3

Prožnost	s
1000 m od 40 km/h (IV.):	35,4
1000 m od 40 km/h (V.):	40,5

Največja hitrost	187 km/h
(V. prestava)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	10,0
največje povprečje	11,1
skupno testno povprečje	10,4

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	59 59 60
100 km/h	69 68 67
150 km/h	72 70
Prosti tek	36

Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
60	58,6
80	78,2
100	95,7
120	115,2
140	132,9
160	150,5

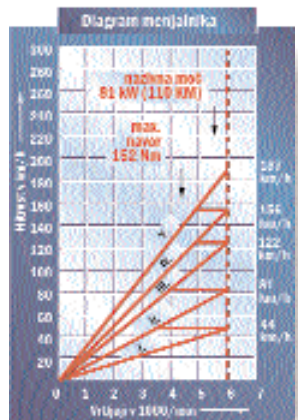
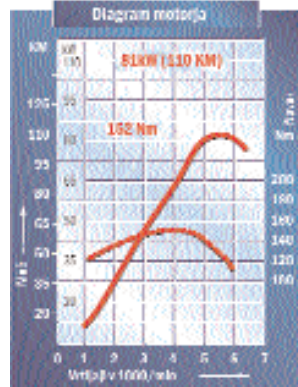
Zavorna pot	m
od 100 km/h:	41,4
od 150 km/h:	93,9

Okoliščine meritev	
T = 26 °C	
p = 998 mbar	
rel. vl. = 67 %	

Napake med testom	
- brez napak	

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:	3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 6 let garancije na prerenje, 3 leta garancije na lak
Obvezno zavarovanje:	88.983 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	89.524 SIT



CENE

Testirani model

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela:	3.773.603
Vlečna kljuka	94.376
Kovinska barva	78.875

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	40.861
Prednja meglenka	54.954
Prednji odbijač	79.374
Prednja maska	v odbijaču
Vetrobransko steklo	83.518
Znak	3.116
Prednji blatnik	45.972
Zadnji odbijač	82.954
Zunanje ogledalo	31.685
Lahko platišče	83.452

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 75,0 × 90,0 mm - gibna prostornina 1590 cm³ - kompresija 10,4 : 1 - največja moč 81 kW (110 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,8 m/s - specifična moč 50,9 kW/l (69,3 KM/l) - največji navor 152 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 vbrizg in elektronski vžig (Honda MGP-FI) - tekočinsko hlajenje 4,8 l - motorno olje 4,0 l - akumulator 12V, 36 Ah - alternator 70 A - uravnnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,461; II. 1,869; III. 1,241; IV. 0,969; V. 0,805; vzvratna 3,230 - prestava v diferencialu 4,411 - platišča 6J × 15 - gume 195/60 R 15 (Bridgestone Potenza), kotalni obseg 1,85 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,3 km/h - rezervno kolo T125/70 D 15 M (Dunlop SpaceMiser), 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, vzmetne noge, prečna vodila, poševna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4285 mm - širina 1695 mm - višina 1495 mm - medosna razdalja 2680 mm - kolotek spredaj 1468 mm - zadaj 1469 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 11,8 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1720 mm - širina (komolci) spredaj 1410 mm, zadaj 1420 mm - višina nad sedežem spredaj 970-1000 mm, zadaj 960 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1180 mm, zadnja klop 720-960 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klop 500 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 370 l - posoda za gorivo 60 l

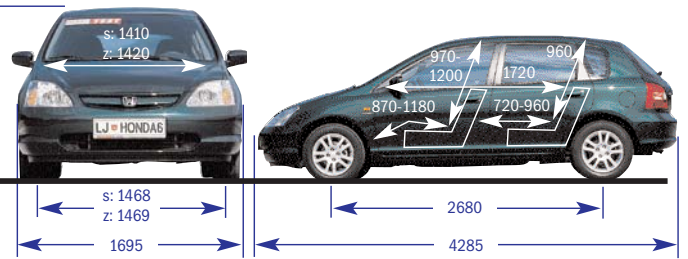
Mase:

prazno vozilo 1195 kg - dovoljena skupna masa 1630 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 60 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 187 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,2 s - poraba goriva (ECE) 8,6/5,8/6,8 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

Primerjalna tabela konkurence			
Model	Honda Civic	Peugeot 307	Volkswagen
	1.6 LS	1.6 16V XR	Golf 1.6 Basis
Motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
Gibna prostornina (cm ³)	1590	1587	1598
največja moč (kW/KM pri 1/min)	81/110 pri 5600	80/109 pri 5750	77/105 pri 5700
največji navor (Nm pri 1/min)	152 pri 4300	147 pri 3900	148 pri 4500
dolžina × širina × višina (mm)	4285 × 1695 × 1495	4202 × 1730 × 1510	4149 × 1735 × 1439
največja hitrost (km/h)	187	190	192
pospešek 0-100 km/h (s)	10,2	11,7	10,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,6/5,8/6,8	9,5/5,8/7,2	9,3/5,5/6,9
cena osnovnega modela (SIT)	3.548.246	2.899.000	3.111.842

KONČNA OCENA

S prevratnim Civicom je tudi Honda uspešno vstopila v razred mešancev med kombi-limuzinami in limuzinskimi kombiji. V svojem razredu je Civic zelo konkurenčen avtomobil, njegove dobre lastnosti pa več kot odtehtajo nekatere pomanjkljivosti.

- + motor
- + prostornost
- + poraba goriva
- + oprema
- + lega na cesti
- prepložen volan
- hrupen motor pri višjih hitrostih
- premalo odlagalnih prostorov
- neenakomern servoojačevalnik