

Test:

HONDA CIVIC 1,6 ESi  
(HATCHBACK)

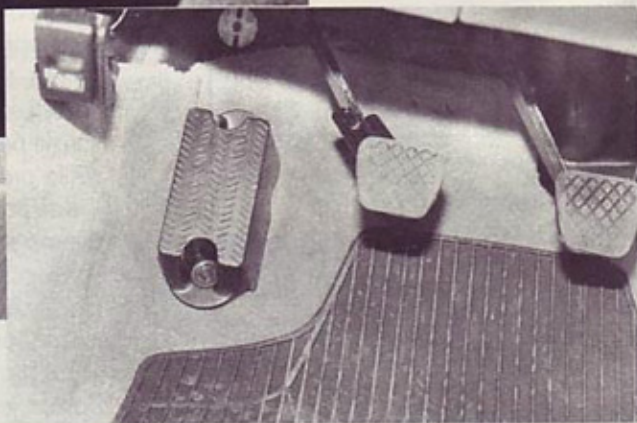
# BLIŽINA DALJNEGA VZHODA

Mnogi mislijo takole: če bi tudi med avtomobili izbirali lepote kraljične, bi lani prenovljena honda civic zanesljivo dobila krono na svojo oblo streho. Obline, če so pravšnje, ugajajo torej tudi takrat, ko gre za pločevino, in prav ta okus so Japonci spretno izkoristili.



*Kombi-limuzina: z 2+2 sedeža in z lično notranjostjo*

*Temeljita reč: opora za levo nogo*





O blo pa je pri tem avtu skoraj vse: nos in zadek, odbijača in luči, ogledali in kljuko na vratih, zračni reži v prednjem spojlerju in okna na bokih, pa tudi sedežni robovi, armaturni nadstrešek in izrezi vtisnjenih stikal. Tako se je večja ali manjša upognjnost linij in celotnih delov vozila zapisala skoraj že med značajske poteze nove honde, še posebej če je to različica hatchback (kombi-limuzina s tremi vrati), kakršna je bila tokratni testni avtomobil, in ki se po zunanjem videzu ter po občutju voznika in potnikov bolj kosa s kupeji kot pa z limuzinami iz istega razreda.

Ampak, naj Hondini konstruktorji in prodajalci še tako na glas prisegajo, da civic noče biti anti-golf, resnica ostaja: z njim so zarezali natanko isti kos prodajnega kolača, saj je civic navsezadnje daljši in širši od golfa, čeprav tega z vsem, kar daje, ne pokaže.

Daljši, širši in malenkostno višji je novi hatchback tudi od svojega prednika. Pri tem je – gledano predvsem od zadaj – tudi dosti zanimivejši. Proti zadku

»padajoča« streha ga »tlači« k tlom, avta je konec tik za zadnjima kolesoma, luči na zadku in dotok k posodi za gorivo pa so zahtevale obojestransko vokalno izbuljenost, zaradi katere je profil tega avtomobila grši kot bi v celem lahko bil.

Zadek so zamotali še z dvodelnimi vrati: njihovo zgornjo polovico predstavlja dvižna šipa s plastičnim repom in z brisalnikom, spodnjo pa pločevinasti krhelj, ki s polovicama luči vred omahne navzdol, ostane obešen in je v napoto ves čas, ko segate v prtljažnik. Če omenim še zgibljivo polico za zadnjo klopjo, je dela s civicovim zadkom že toliko, da velja razmisliti, ali je seganje v prtljažnik sploh še smiselno: tamkaj je navsezadnje samo za 190 litrov praznine, če pa jo hočete povečati, morate zvrniti zadnjo klop; ampak šele potem, ko izvlečete zglavnika na njenem naslonjalu.

Zadnja klop tudi sama po sebi ni najboljši del te honde: ker so glave tistih, ki sedajo nanjo, umaknili pred upognjeno streho tako, da so znižali sedežni del (kar pomeni, da tam zadaj grizete ko-

lena, nazadnje pa otrpnete, če je vožnja predolga); ker je tudi dostop h klopi, mimo prednjih sedežev, zelo otežen; in ker zadnjih bočnih oken ni mogoče odpreti, pa vas utegne zdelati še vročina, v tudi sicer majhnem prostoru.

Sedenje na prednjih sedežih je prijetno nasprotje pravkar zapisanega: sedeža odlično oprijemata telesi, omogočata sproščeno držo in občutje in se dovolj pripravno premikata različnim telesnim meram po volji. Sta pa nizka in ne dovoljujeta sklepne revme za tiste, ki ležejo v avto ali iz njega. Tudi zato ne, ker so bočna vrata kupejevske široka in jih na ozkih parkiriščih ni mogoče dovolj izdatno odpreti.

Pa saj pri Hondi ves čas ponavljajo: tudi novi civic je za mlade in dinamične ljudi. Če so dovolj zagnani, sploh ne opazijo, da sta zunanji kljuki na vratih komajda še pripravni za odpiranje, da sta zunanji in elektrificirani ogledali preveč okroglinasti, da bi bilo v njih moč videti vse, kar je sicer v navadi, da avtomatska pasova nimata nastavljenih oprijemališč in da so celotni notranjosti namenili eno samo luč.

Levi voznikovi nogi se godi dosti bolje kot desni: namenili so ji namreč temeljito, že skoraj dirkaško oporo, medtem ko je pedal za plin tako nerodno odmaknjen od zavornega pedala (tehniška »prsti-peta« torej vsej športnosti navkljub odpače) in od sredinske konzole, da desna noga ves čas vožnje boleče nosi samo sebe, voznik pa trpi. Trpi tudi zaradi prevelikega in pretankega volanskega obroča, o katerem v uradni dokumentaciji piše, da je serijsko opremljen z zračno vrečo (zoper poškodbe ob čelnih trčenjih), vendar avto, ki smo ga preskušali, vreče ni imel.

Vožniku v veselje so gibka in natančna prestavna ročica, notranja poteznika za odpiranje prtljažnika in posoda za gorivo, elektrificirane šipe v vratih in pomična streha, elektromagnetna ravnala zračenja in gretja ter čisto soliden radijski kasetofon.

Glavni vzrok zadovoljstva pa je še vedno pod prednjim pokrovom. To je v tem primeru 1,6-litrski šestnajstventilski štirivaljni, z lahkima glavama in blokom, z eno odmično gredjo, opremljen pa s Hondinim paten-



Pomična streha:  
odprta zoprn štrli

tom VTEC (Variable Valve Timing and Lift Electronic Control), kar pomeni elektronicirano prilagodljivost ventilskih časov in na ta račun zelo dobre, predvsem prožnostne zmogljivosti. Motor je ubogljiv, rahlo robot in se silno rad vrti. Rdeče polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 7200, prekinjevalnik, ki služi daljši življenjski dobi agregata, pa se sproži pri številki 7500. Zadeva je zabavna z dveh plati: prvič, ker motor vse te vrtljaje izredno lahkotno prenaša in je – v povezavi s hitrim pretikanjem prestav – vozniku v resničen užitek, in drugič, ker je pri tem tudi na vso moč glase, kar je športniku za volanom seveda po volji. Če mu pa ni, bo mašil

ušesa na vseh malce daljših vožnjah (na primer po avtomobilskih cestah), ali pa se bo odrekel največjim hitrostim in bo pretikal v dosti nižjih delovnih območjih motorja. Kajti vrtljaji, pri katerih ta štirivaljnik doseže največji navor, so varljivi: v resnici je prožnost na voljo že od samega začetka, kar omogoča vožnjo kot s taksijem. Ampak za to res ni treba kupovati takšne honde in 78 KM na liter gibne prostornine v njej.

Če jo vseeno kupite in niste Senna, ste pa vsaj Berger, boste pospeševali takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,3 sekunde, do 80 km na uro v 6,3 sekunde, do 100 km na uro v 8,9 sekunde, do 120 km na uro v 12,8 sekunde, do 140 km na uro v 17,9

sekunde in do 160 km na uro v 26,0 sekunde. Testni avtomobil je zmožel največjo hitrost 201 kilometer na uro, vse skupaj s testnim povprečjem okroglih 12 litrov neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Vendar tu velja opozorilo: večino testa smo prevozili po avtomobilskih cestah, s polno hitrostjo ter z zavidljivo kratkimi potovalnimi časi. Primerjalna meritev porabe na kratkem, a zmerno voženem odseku je pokazala, da bi realno povprečje ne smelo preseči devetih litrov na 100 km. Porabe motornega olja pa sploh ni moč izmeriti, tako zelo pičila je.

Nazaj k hitrosti! Če je cesta ravna in gladka, je po novem mehkejše vzmetenje pripravno

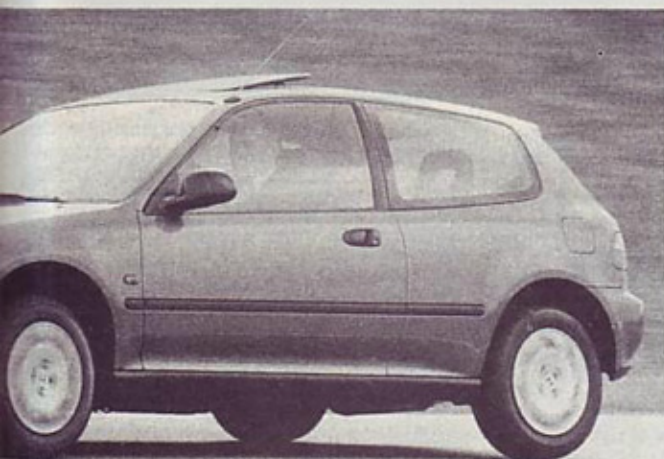


tudi za daljše poti; ima pa voznik nekaj malega dela z lovljenjem (ravne) smeri avtomobila. Če je cesta vijugasta, je nagibanje karoserije večje, kot se za tako športen civic spodobi, uhajanje zadka ob odvzetem plinu ali zaviranju pa odločneje kot marsikomu prija. Tudi skladnost vzmetenja in blaženja koles se utegne porušiti: če je cesta grbasta, boste vsak grebenček začutili skozi sedež – v tretjem hrbtnem vretencu od spodaj navzgor.

Se pa lahko mirne duše zanesete na zavore, tudi po številnejših ostrih zaviranjih zapored, in na prijetno postavljen volan, ki s servoojačevalnikom vred omogoča hitre in uspešne voznikove odzive!



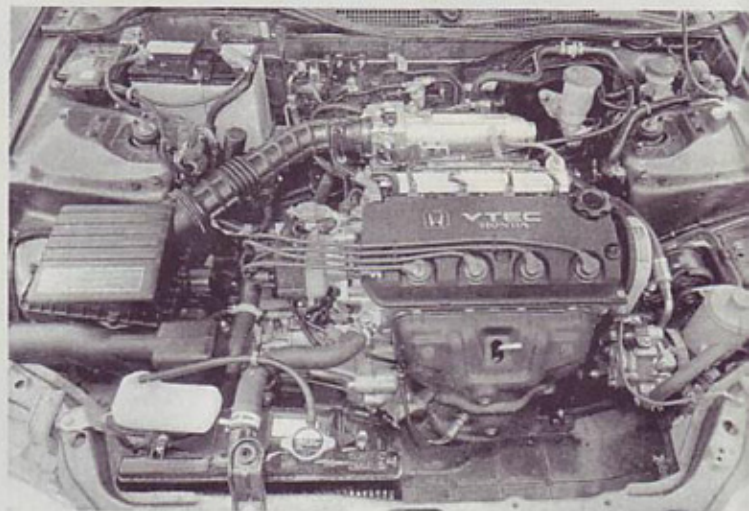
Le čemu: dvodelna zadnja vrata



Pa saj je ves čas jasno: (nova) honda civic je mladeniški avtomobil: razposajen, športen, zanimiv, natančno izdelan, a tudi z nekaj robotimi lastnostmi. Vnovič zapišem: to ni avtomobil za vsakogar. Za kogar pa je, mu bližina Daljnega vzhoda – v takšni podobi in z vsemi opisanimi lastnostmi vred – vseeno dobro dene.

Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srđan Živulović

Razmetano, a brezhibno: motor s 125 KM



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štirintaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 75,0 x 90,0 mm – gibna prostornina 1590 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 92 kW (125 KM) pri 6500/min – največji navor 142 Nm pri 5200/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – po 4 ventili za vsak valj – VTEC – glava in blok iz lahke kovine – elektronsko vbržgavanje goriva in vžig (honda multi-point-PGM-FI) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 47 Ah – alternator 870 W – uravnnavani izpušni katalizator

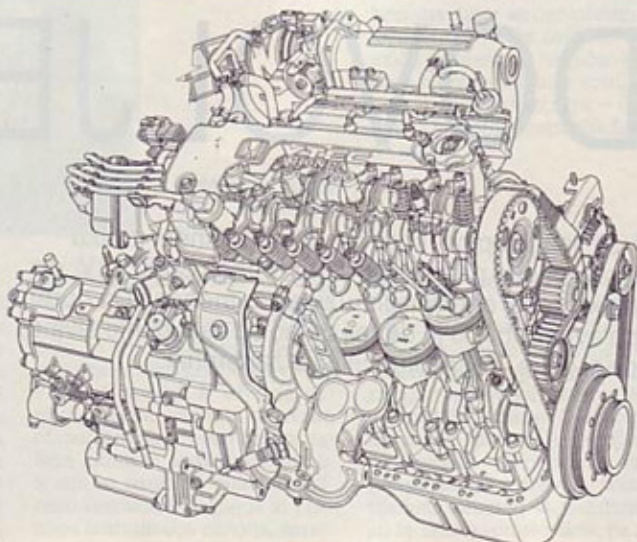
**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na fleh) – prestavna razmerja: I. 3,250; II. 1,900; III. 1,250; IV. 0,937; V. 0,771; vzvratna 3,153; diferencial 4,250 – platišča 5J x 14 – gume 185/60 HR 14 (bridgestone)

**Voz in obese:** kombi-limuzina – 3 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija

– vsa štiri kolesa na posamičnih obeh – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezna opora, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, prečna in vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,080 m – širina 1,695 m – višina 1,345 m – medosna razdalja 2,570 m – kolotek spredaj 1,475 m, zadaj 1,465 m – rajdni krog 10,9 m – teža praznega vozila 985 kg – dovoljena skupna teža 1500 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 480 kg – prtljajnik (normno) 190/510 litrov – posoda za gorivo 45 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 195 km na ura – pospešek 0-100 km na ura: 8,7 s – poraba goriva (ECE): 5,9/7,5/8,9 l neosvinčenega bencina super na 100 km.



Motor pod drobnogledom: 16 ventilov, VTEC