

Vozili smo  
**HONDA CIVIC**  
**5-VRAT**



# ODPRITE VRATA!

To se vam je zagotovo že kdaj pripetilo: da se zbudite in ugotovite, da nekaj ni prav; da nekaj manjka; da bi morali kaj opraviti drugače.

No, tudi pri Hondi v Tokiju se so - nedavno tega - tako zbudili.

Saj veste, honda civic, tudi najnovejša (izpred treh let) je na voljo kot limuzina, kot kombi-kupe in kot športni dvosedežnik. Kaj pa kombi-limuzina? Takšna, s petimi vrati, ki gre v Evropi vedno dobro v denar? Tisto prebujanje je torej rodilo zamisel: honda civic 5-vrat.



RUT01 15:11:94 15:57



Nadaljevanje zgodbe o nastanku novega avtomobila bi bilo lahko preprosto, pa ni. Pri Hondi se petvrtnega civica niso lotili kor različice za vrsto s tem imenom, ampak ga oznanjajo kot naslednika že ostarele honde concerta, in sicer na karoserijski osnovi limuzinskega civica. Tako je civic s petimi vrati pravzaprav logična vzporednica modela domani, ki je že od leta 1992 - na civicovi os-

novi - limuzinski (4 vrata!) naslednik (japonskega) concerta.

Vrata na zadku so zahtevala medkolesno ojačitev zadnjega dela vozila, pa tudi močnejša zadnja strešna opornika, omogočila pa so - ob po tretjini deljivi zadnji klopi - prtljažnik s prilagodljivo prostornino od 380 do 830 litrov. Karoserija je v celoti čvrstješa, spredaj po hondino sploščena, od strani klinasta, zadaj pa spretno in kratko stopničasta: s položno zadnjo šipo in in z zavihkom, ki je hkrati tudi spojler.

Civic 5-vrat je (tako kot domani) od spredaj rahlo podoben kakšnemu audiju, ampak to naj vas ne moti; v današnjih (računalniških) časih se takšnim podobnostim ni moč povsem ogniti. Civic 5-vrat je milimetrsko večji od concerta in ima ob daljši medosni razdalji (ta je z 2620 mm enaka kot pri civicu-limuzini), krajši karoserijski previz čez prednji kolesi.

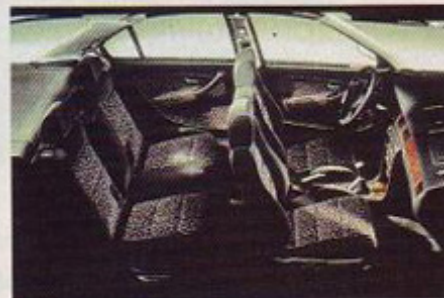
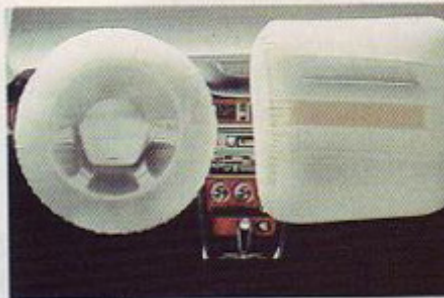
Narediti "evropski" avtomobil je zdaj splošna japonska želja, narediti dober "evropski" avtomobil pa so poskusili tistih, ki to še posebej hočejo. Novi civic ima zato nove karoserijske tesnilne elemente, temeljitejšo zvočno izolacijo, kakovostnejšo barvno obdelavo, višjo raven opreme (s paketi AT, VEi in LS), mikrofilter za čistejši zrak v notranjosti, pa tudi temeljitejši nadzor na koncu proizvodne linije. Vsakega od novih avtomobilov bodo namreč dinamično preskusili: do hitrosti 120 kilometrov na uro in z desetimi nadzornimi mesti.

K poglavju o varnosti spadajo (tudi) dve zračni blazini in izpolnjevanje vseh za zdaj znanih evropskih zahtev s področja testnih trčenj. Tem zahtevam so prilagodili ojačitev sredinskega grebena, vseh nosilnih okvirov, volanskega droga in vpeta prednje preme.

Poglavje o pogonu obsega ta hip tri bencinske motorje: 1.4i (90 KM), s Hondinim vbrizgavanjem goriva PGM-FI, 1.5 VTEC-E, ki so ga skoraj brez spreminjanja prenesli iz trivratnega civica VEi in je uravnan na varčnost, ter 1.6i (113 KM), ki je na novo obdelan (prilagojena sesalni in izpušni sistem, novi vžigalni časi) in hoče biti športno zmogljiv. Vsi trije motorji so moderni, lahki agregati s štiriventilsko tehniko, VTEC pomeni prilagodljivo vodenje ventilov, E je ekonomicnost, praksa pa pokaže, da hočejo vsi trije tudi dobršno mero vrtljajev, če je voznik takšen, da se mu pretežno mudi.

Menjalnika sta dva: k najmanjšemu motorju sodi štiristopenjska avtomatika, to pa si je moč zaželeli tudi ob preostalih dveh motorjih, ki sta sicer serijsko opremljena s petstopenjskima ročnima menjalnikoma.

Tudi podvozje - tako pravijo pri Hondi - je evropsko: preskušali so ga na angleških, italijanskih in nemških cestah, v prid izboljšani geometriji ter bolj prilagojenemu vzmetenju in blaženju kolesnih obes. Pri tem ima civic 5-vrat spredaj (in zadaj) dvojna prečna vodila, s čimer so središčnico prednje preme (v primerjavi s concertom in njegovima vzmetnima nogama) znižali za 54 mm, v korist bolj neposrednega volana, pa tudi izjemno lahkega in natančnega vodenja, najsi bo



na avtomobilski cesti ali na hitrih ovinkih.

Največje hitrost civica 5-vrat znašajo od 172 do 190 kilometrov na uro, pospeški z mesta do 100 kilometrov na uro pa od 14,4 do 13,2 sekunde. Odvisno od motorja v njem.

Vseeno: osnovni namen novega civica ni niti športnost niti luksuz sam(a) zase. Gledati ga je treba skozi kombi-limuzinsko prizmo in razumeti namig: odprite vseh pet vrat!

MARTIN ČESENJ

