

Po zadnji vojni na vsem svetu ni bilo šolarja, ki ne bi vedel za Hirošimo in Nagasaki, mestece Hamamatsu pa je še naprej ostalo skoraj neznan kraj sveže razrušenega japonskega cesarstva. Tudi to, da je tam živel Soichiro Honda, so vedeli le njegovi sosedi.

Honda civic GL 16 valve – hatchback

RACING TEAM

Športna kombi-limuzina z 1,4-litrskim motorjem

Toda, lani je tovarna Honda slavila štiridesetletnico obstoja. V tem času je zaslovela kot največji svetovni proizvajalec motornih koles, od leta 1964 dalje pa vztrajno narašča tudi njen avtomobilistični ugled. Honda civic, ki sodi sicer v spodnji del hišne štirikolesne ponudbe, je le eden izmed čvrstih mehanikov na Hondini strmi poti: od mopedov in poltovornjakov do formule 1.

Civici so pravzaprav štirje: hatchback, ki je kombi-limuzina, sedan, ki je klasična limuzina, shuttle, ki je kombi, in CRX, ki je kupe. Celotna vrsta je na voljo z motorji od 1,3 do 1,6 litra, posamični modeli, oziroma različice pa ponujajo tudi štirikolesni pogon. Ponudba je – kratko rečeno – popolna.

Jugoslovanskim kupcem sta na voljo hatchback in sedan, oba z enakima 1,4-litrskima motorjema, in to vemo že od lanske pomladi, ko smo ju – kot botri pred začetkom YU prodaje – na kratko preskusili. Tokrat smo temeljiteje in dlje čas vozili hatchback: tananko isti kot pred dobrim letom dni (Am. 7/1988), zato je bilo zdaj pod njegovimi ko-

lesi prevoženih že več kot 28.000 kilometrov.

Ne morem reči testnih kilometrov, kajti ta honda civic ni le testni avto, tako kot je v takšnih in podobnih primerih v veljavi na večini delov sveta. Pri ljubljanskem Autocommercu, ki zastopa Hondo, služi to vozilo tudi kot demonstracijski in v celem službeni avtomobil.

Kljub temu je še nadvse odličnega videza in pri polnih močeh. Tega ob njem in v njem preprosto ni mogoče prezreti. Res pa je, da je pogled na honda civic hatchback že sam po sebi prijeten opravek. Kajti ta avtomobil, ki ima obliko kombi-limuzine, bi ga pa čisto lahko oznanjali tudi za kombi-kupe, je zelo skladnih potez. Značilni zanj so: majhna višina, razmerno velika širina, elegantno sploščen nos, velike steklene površine, dolga in ploska streha, odsekan, a zaobljen zadek in tri vrata. Podobo plemenitije motne plastične obrobe, prav takšna odbijača, zavihnjena v spojlerja, spojler nad zadnjo šipo in zajetni zunanji ogledali. Nos je tako zelo zašiljen, da je

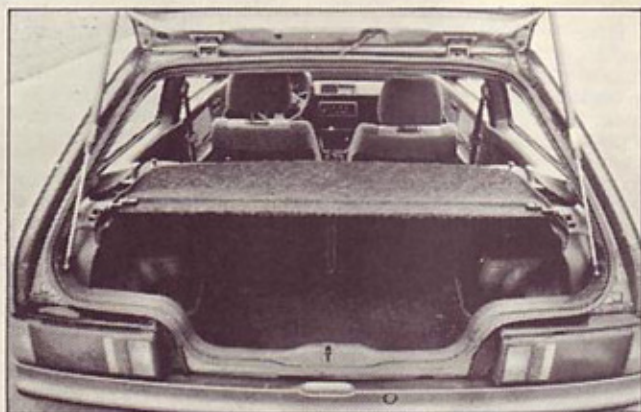
na njem prostor le za zelo ozko zračno režo (večji izrezi so v odbijaču) in za nizka in oglata žarometa. Bočni liniji se proti zadku dvigata, zaradi česar sta zadnji stranski okni trapezoidni, oblika karoserije je pa vsaj navidez klinasta. Pritlikavost vozila stopnjujejo ne le nizko spuščena odbijača, ampak tudi štiri kolesne zavesice in lične obrobe pragov. Količnik zračnega upora znaša 0,33, kar ni briljanten, je pa čisto zadovoljiv podatek.

Med najnižjo točko hondinega trebuha in cestiščem je 16 centimetrov praznine. To je razmeroma majhna razdalja od tal, a nič manjša kot pri mnogih športnih avtomobilih. Strah, da bi bil civic preveč pri tleh, je načelno odveč, možnost udarjanja ob robove, pločnike in podobne ovire pa zavisi od vozniške natančnosti. Med našo preskušnjo takšnih težav nismo imeli.

Dosti očitnejša je majhna višina vozila pri vstopanju vanj, ali vstajanju iz njega. Kajti, športno nizka sta oba hkrati: streha vozila in sedež (pravzaprav vsi sedeži) v njem. Kdor mora – med



Kokpit: priročnost in spretna obdelava



Prtljažnik: majhen, ampak povečljiv

vsakdanjimi opravki – večkrat zapored sestri v ta civic in se spet vzpeti iz njega – hitro zve, kaj mislim. Povrh tega so bočna vrata vpadljivo široka (dostop k zadnji klopi je zaradi tega sicer pripravnejši, zaradi premalo gibkih prednjih sedežev pa še vedno zelo telovaden), ampak širina vrat je dvakrat moteča: kadar ni dovolj prostora, da bi jih dovolj na široko odprli, in, kadar že sedite ter segate po varnostni pas. Tudi sedenje (za volanom na primer) je v tej hondi dvorezno početje: sedež je mogoče odriniti dovolj daleč; volanski obroč je po višini nastavljiv; tudi preostanek ergonomije (pedala, prestavna ročica in drža telesa v celoti) je v zla-

tem povprečju. Ampak prednja sedeža sta premalo čvrsta za zanesljive oprijeme na ostrih ovinkih, športna nizkost vozila pa se opoteče, kadar se ponoči srečujete z drugimi vozili: tako zelo nizko ste, da celo njihovi zasenčeni žarometi le redkokdaj zares zaležejo.

Notranjost civica je preprosta, ampak temeljito obdelana. Armaturna plošča streže z motornimi vrtljaji, s hitrostjo vozila (ob dveh kilometrskih števcih) ter z merilnikoma temperature hladilne tekočine in goriva. Žal je – zajetnemu obodu navkljub – slabo zasenčena in zato bleščava. Vsa poglobljena stikala so v pečljih ob volanskem drogu, gretje in zračenje notranjosti pa ravnajo drsniki na sredinski konzoli. Ventilator je štiristopenjski in glasen.

Prestavna ročica je razmeroma dolga, a lahkotna in dovolj natančna. Kdor hoče voziti športno, si želi odločneje primaknjena pedala za zavore in plin, zelo pri roki (glede na to, da sedi človek v civicu skoraj na tleh) pa sta potezni ročici za zadnja vrata in pokrov goriva – ob voznikem sedežu. Notranjost ugaja, ker je plastika lepo oblikovana in skladno staknjena okrog vogalov, na primer med prednjim delom (pod prednjo šipo) in bočnimi vrati. Zadaj zmanjkuje prostor le za kolena,





k že tako ugodni notranji širini pa prispevata komolčni vdrtini v obeh stenah. Zadnji bočni okni sta pomični navzven ter tako v pomoč zračenju.

Zadnja vrata so kombijevska, dvakrat teleskopsko podprta in segajo v izrez med zadnjimi lučmi in obdijačem. Nerodna je polica pod njimi, ki ni obešena, ampak le zganljiva, jo je pa mogoče tudi povsem sneti. Zadnje naslonjalo je po polovici deljivo, kar pomeni dvostopenjsko povečanje prtljažnika od osnovnih (ter normno merjenih) 250 na največ 485 litrov. Pri tem sta zadnja (avtomatska) pasova nameščena tako, da ju zlaganje klopi prav nič ne zadeva.

Počutje v hatchbaku je v cellem ugodno. Notranje višine je zaradi ravne strehe dovolj tudi na zadnji klopi, zunanji trušč je znosno majhen in prostorov za drobnarije, všteti kovance, je ravno toliko, da se ni mogoče pritoževati nad pomanjkanjem. Za okenske kljuke na stranskih vratih bi morali v tovarni obljubiti zamenjavo, če že ne z elektri-

ko pa vsaj s takšnimi ročaji, da bi nohti na rokah ostajali celi.

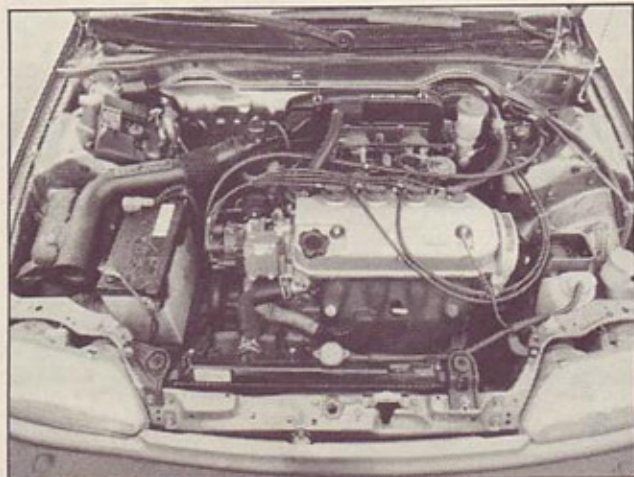
Voznik tega avta dobro vidi in sliši. Vidi na vse strani, tudi ko gre za oceno žarometov in poglede za vozilo (obe zunanji ogledali sta ročno nastavljivi z notranje strani), sliši pa predvsem motor. Ampak to je prijeten zvok dobrega motorja. Motor temu civicu odlično pristaja, trušč, ki ga zganja pa je tiste vrste, ki lepo »sede« v uho.

Motor je štirivaljni, prečno nameščen pred prednjo premo, izdelan v celem iz lahke kovine in streže s 1396 kubiki gibne prostornine. Odmična gred je v glavi, z zobatim jermenom, in asimetrično nameščena. Tako so pridobili prostor za po štiri ventile in sredinsko privito svečico nad vsakim valjem. »Prepihu« ki ga v izgorovalnih prostorih omogoča vseh šestnajst ventilov, so dodali še 2 prečnatočna uplinjača z oznako CV (= Constant Vacuum), njima pa služi ročni čok s temeljito vzmetenim poteznim vzvodom. Tako ni strahu, da bi nanj pozabili, pa

tudi uplinjaču samemu prija, da je čok čimprej v izodiščnem položaju. Vžig je tranzistorški.

Motor se neverjetno rad vrti: največjo moč 66 kW oziroma 90 KM doseže pri 6300 vrtljajih v minuti, toda odmična gred je ventilom zlahka kos do 7000 vrtljajev, oziroma do meje, ko se sproži omejevalnik vrtljajev in prepreči nadaljnje trpinčenje stroja. Dovolj ugoden je tudi največji navor, oziroma krivulja navora v celem, kar omogoča povsem zmerno ravnanje z menjalnikom in z vrtljaji, če tisti hip niste ravno dirkaško razpoloženi. V takšnih okoliščinah je civicov motor tudi zgledno tišji in obenem znatno varčnejši.

No, med našimi meritvami smo vozili na vso moč. To je pomenilo precej trušča, predvsem nad 6500 vrtljaji, ko se je v ušesa zapičil še resonančni zvok z enega od karoserijskih delov pločevine. Pretikali smo na robu rdečega polja, torej pri številki 6800 na merilniku vrtljajev in pospeševali takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,8



Motor: poglavje o moderni tehniki

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 75,0 × 79,0 mm – gibna prostornina 1396 kubikov – kompresija 9,3:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 6300/min – največji navor 112 Nm pri 4500/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke kovine – po 4 ventili za vsak valj – 2 prečnatočna uplinjača, z ročnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 980 W – tranzistorški vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enoko-

lutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,250; II. 1,894; III. 1,259; IV. 0,937; V. 0,771; vzvratna 3,153; diferencial 4,250 – platišča 5 J × 13 – gume 165/70 SR 13 (dunlop)

Voz in obese: kombi-limuzina – 3 vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, dvojni prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, dvojni prečna vodila, vzdolžna vodila – dvo-krožne zavore, servo, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sede-

sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 14,4 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 20,5 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 33,3 sekunde. Največjo hitrost je civic 1,4 zmo-gel v peti prestavi in ob 5500 motornih vrtljajih v minuti: 173 kilometrov na uro. V načelu je motor tega avta zadovoljen z na-vadnim osvinčenim bencinom, piti zmore tudi neosvinčeni ben-cin, med našim testom pa smo uporabljali bencin super. Pov-prečna poraba za približno 2000 prevoženih kilometrov je znaša-la 12,7 litra na 100 kilometrov. Veliko? Da in ne, kakor se vz-a-me. Civicove motorne zmogljivi-

Vrata: kupejevsko široka in nizka



žema – volan z zobato letvijo, prestava 18,6, 3,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,965 m – širina 1,680 – višina 1,330 m – medosna razdalja 2,500 m – kolotek spredaj 1,450 m, zadaj 1,455 m – rajdni krog 10,4 m – teža praznega vozila 835 kg – dovoljena skupna teža 1340 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 420 kg – prtljažnik (normno) 250/485 litrov – posoda za gorivo 45 litrov

Zmogljivosti (tovarna): naj-večja hitrost 175 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,6 s – poraba goriva (ECE): 5,2/7,0/7,8 litra bencina super na 100 km

vosti so namreč nadvse preprič-ljive – upoštevaje avtomobilski razred v katerega ta avto sodi. Naše zahteve pa so ostre in ostra je bila tudi preskusna vožnja v celem. V zmernejših oko-liščinah bi poraba goriva upadla za približno poldrugi liter na prevoženih 100 kilometrov.

Sodobna in učinkovita motor-na tehnika je zahtevala tudi od-porno in zmogljivo podvozje. Zahtevo so uresničili: s štirimi posamičnimi obesami, s štirimi vzmetnimi nogami, z dvojnimi prečnimi vodili in stabilizator-jem spredaj ter z vzdolžnimi in prečnimi vodili zadaj. Zadnja prema je hkrati zasnovana tako, da se kolotek (seveda v natanč-no določenih merah) prilagaja sprotnim obremenitvam. Če pri-štejem še zelo dobre in spredaj kolutne ter dodatno hlajene za-vore in prijetno prestavljen vo-lan z manj kot 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke (kar omogoča dober stik z voziščem med naglico in še dovolj lahkot-nostni med počasnimi obrač-nji), je honda civic hatchback lahkotno vodljiv in tudi v zahtev-nih okoliščinah varno nadzirljiv avtomobil. Pripravljenost mo-torja, da se vsakič takoj odzove na voznikove zahteve s pedala za plin, nizko težišče celotnega vozila, zelo skladno odmerjene razdalje med kolesi in spretna uravnoteženost avta, da se tudi med ostro vožnjo zelo dolgo ob-naša povsem nevtralnno, ponuja-jo užitke vseh vrst: od zmerno limuzinsko-kupejevskih do izra-zito športnih, ne glede na vrsto ceste. Civic je tudi zelo dolgo kos slabi podlagi, dokler ta ne postane ostro robata, pa se tres-ljaji preselijo s koles še v notra-njost.

Ampak trdoti vzmetenja in blaženja se odolžita z zelo zane-sljivo lego in z velikim deležem pri visokih hitrostnih pov-prečjih.



Takšna je torej Hondina for-mula civic. Hišni »racing team« se ne začneja pri formuli 1, ampak že dosti prej: pri hondi niž-jega srednjega razreda, pri mo-derni tehniki zanjo in pri zmog-ljivostih, ki ta razred prekašajo. Ob vsem tem honda civic GL 16 valve – hatchback sploh noče biti dirkalni avtomobil. S po-vsem civilno službo se oddolži vsakomur, ki jo hoče (zmore!) kupiti.

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ