

Vozili smo:

HONDA CIVIC SEDAN 1,6 ESi

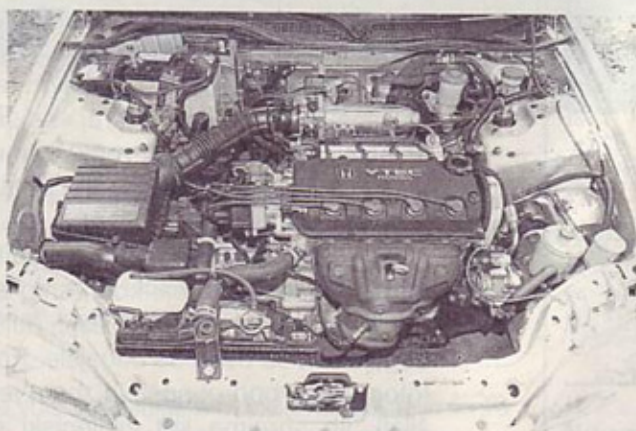
DVOJNOST

Honda je s prenovljenim civicom dokazala, da zna v pravem trenutku ponuditi protiutež konkurenci in da ima posluš za kupce. Limuzinska različica, ki se ponaša s sodobno obliko in iskrim značajem, to potrjuje.



Limuzinska različica nove honde civic je od kombi-limuzine bogatejša za še dvojna vrata na bokih in še enkrat večji prtljažni prostor, ki se delno poveča še na račun po tretjini deljive zadnje klopi. Na zunaj si delita enako oblikovan in všečno nizek prednji del z nizkimi, podolgovatimi žarometi, le da ima limuzina na spojlerju le dve podolgovati reži za dovod svežega zraka pod motorni pokrov. Od prednje šipe proti zadku so razlike opaznejše. Streha je krajša in pada pod manjšim kotom, prednja bočna vrata so ožja, bočna linija avtomobila pa se proti zadku komaj opazno dviga. Limuzinsko zrelost optično poudarja le domiselno in svojsko oblikovan zadek, na račun katerega je ta različica od kombi-limuzine daljša za 32,5 cm, nekaj vzdolžnih centimetrov pa je tako pridobil tudi potniški prostor. Skladno z videzom celotnega avtomobila so močno zaobljeni tudi zadnje luči in v spojler integrirani zadnji odbijač.

Skladno s filozofijo hiše je novi civic zasnovan tudi v notranjosti. To pomeni predvsem športno-li-



Motor: zmogljiv in glasen.

muzinski občutek, red in ličnost na sicer bogato založeni armaturni plošči, in dovolj opremljenosti in udobja v celem, da voznik in potniki lažje prenašajo tudi daljša potovanja. Predvsem prednja sedeža sta udobna in ponujata dober oprijem telesa, volanski obroč, ki je sicer malenkostno prevelik, vendar spretno oblikovan, je po višini nastavljiv in opremljen s servo ojačevalnikom, elektrika streže vsem štirim

šipam v vratih, pomični strehi in zunanjima ogledaloma, ki pa bi lahko bila tudi večja. V serijsko opremo sodijo še osrednja ključavnica, radijski sprejemnik in digitalna ura na armaturni plošči. Vse udobje na račun sodobne opreme kazni predvsem nizka nameščenost sedežev, zaradi česar je malce otežkočeno sedanje za volan. Ko pa se voznik končno namesti na sedež, ima vse pri roki, navduši pa ga tudi natančna

Notranjost: vse na svojem mestu.





Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – vrstni – vrtina 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 – ročna gred v 5 ležajih – 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) – po 4 ventili za vsak valj – VTEC – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig – vodno hlajenje – uravnani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – petstopenjski menjalnik – platišča 5J x 14 – gume 185/60 R14 (Michelin MXV).

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj in zadaj posamične obese – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezna opora, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, prečna in vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste – volan z zobato letvijo, servo.

Mere in teže: dolžina 4405 mm – širina 1695 mm – višina 1375 mm – medosna razdalja 2620 mm – teža praznega vozila 970 kg – dovoljena skupna teža 1500 kg – prtljajnik 380 litrov – posoda za gorivo 45 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 190 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,8 s – poraba goriva (ECE): 5,9/7,5/8,9 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.

Prtljajnik: otežkočeno natovarjanje.



in vodljiva prestavna ročica, ki omogoča hitro pretikanje tudi ob dirkaško razpoloženem vozniku.

Da je Honda prenesla znanje in ugled iz F1 tudi v serijsko proizvodnjo, je jasno takoj, ko zažene motor. To je novi 1,6-litrski šestnajstventilski štirivaljni z eno odmično gredjo in elektronsko prilagodljivimi ventilskimi časi (VTEC), na račun tega pa streže z dobrimi zmogljivostmi, saj se izredno rad vrti in omogoča resnično dobra hitrostna povprečja. Motor streže tudi z ugodno krivuljo navora, kar omogoča umirjeno vožnjo brez izdatnega priganjanja v višje območje vrtljajev. Svoj pravi značaj in superi-

ornost pa pokaže predvsem ob ostrejšem priganjanju, športno naravnanim voznikom v veselje, pa čeprav je ob tem precej hrupen. Ob tem velja poudariti, da se motorju ne pozna, da poganja limuzino, saj streže z močjo v celotnem razponu motornih vrtljajev. Skladno s priganjanjem narašča tudi poraba goriva, saj je bila povprečna poraba na naši preskušnji 12,2 litra na 100 prevoženih kilometrov. Ob zmernejši vožnji pade poraba opazno pod 10 litrov goriva.

Vzmetenje je v tem avtomobilu bolj naklonjeno udobju kot pa športnosti, to pa se odraža tudi v legi avtomobila, kateremu bolj »ležijo« dolgi in enakomerni zavoji, kjer se izkaže najprej z nevtralno lego; šele potem začne z nosom siliti iz zavoja. Voznik to nevedečnost zlahka sproti odpravlja z rahlimi popravki volana in z odvzemanjem plina, ob tem pa mora biti pozoren tudi na uhajanje zadka. Vsekakor voznika med vožnjo s to hondo ves čas preganja občutek, da je avtomobil prelahek za tako zmogljiv motor, ob tem pa tudi premeško vzmeten. Vtis delno popravljajo izredno dobre zavore, ki ne po-

pustijo niti po večkratnem sprotnem zaviranju.

Honda Civic sedan ponuja torej nekakšno dvojnost v enem. Po eni strani želi biti prava limuzina, ki daje dovolj prostornosti in udobja, hkrati pa navduši s čistokrvnim športno naravnanim motorjem in zares prepričljivimi zmogljivostmi za tovrsten avtomobil. Ponuja torej nekakšen kompromis, ki ugoti tako zmernežem kot pravi športnikom za volanom.

Tekst: Boris Sambolec
Foto: Srđan Živulović