



Klasika

Na tem kotičku Zemlje nismo ravno ljubitelji tako velikih (majhnih) limuzin, kljub temu pa obstaja nezanemarljivo število potencialnih kupcev takšnega avtomobila. Zgodovina, še posebej Hondina, že tako kaže.

Se še spomnite? Pred približno desetletjem je na naše ceste zapeljalo precej Sedanov te znamke. Res je medtem Honda globalno in lokalno naredila precej korakov, a je - če nič drugega - pestrost ponudbe vselej dober prodajni adut.

Honda, čeprav med 'japonci' med manjšimi, vseeno igra pomembnega globalnega avtomobilskega proizvajalca. In ostaja tipičen japonski proizvajalec, kar med drugim pomeni, da nam morda vsaka njena poteza ni takoj razumljiva. Za kaj gre? Čeprav nosi tale Civic isto ime kot petvratni model, gre pod kožo za povsem drugačen avtomobil. V osnovi je namenjen japonskemu in severnoameriškemu trgu, delno tudi vzhodnoevropskemu in preostalemu azijskemu, saj je že dolgo znano, da v Evropi kupci, ki iščejo tako velik avtomobil, prisegajo na kombilimuzine. Če

se na kakšnem od teh trgov torej pojavi tudi Sedan, je to le dobra volja lokalnega uvoznika.

Kot Sedan oziroma kot limuzinska izvedba ima tale Civic svoje slabe strani: dostop do prtljažnika je omejen (majhen pokrov), sam prtljažnik je dokaj nizek (od našega kompleta kovčkov vanj spravimo dva srednja in letalskega, če pa bi bil prtljažnik le malenkost večji, bi zlahka požrl še večji kovček!), pokrov prtljažnika znotraj ni oble-

»Kot Sedan oziroma kot limuzinska izvedba ima tale Civic svoje slabe strani.«

čen (zato so tam precej ostri robovi pločevine) in čeprav je tretjinsko podaljšljiv, je luknja, ki nastane, zelo majhna in stopničasta. In seveda: ker na zadnji šipi ni brisalnika, je vidljivost nazaj v dežju in snegu delno omejena. Kasneje pa tudi, saj posušene kaplje pustijo umazane madeže.

Za obliko (zunaj in še posebej znotraj) se zdi, kot da je odgovorni, potem ko je odobril futurizem petvratne izvedbe, takole rekel oblikovalcu: Dobro, zdaj pa naredi iz tega nekaj bolj konvencionalnega, klasičnega. In to je to: zunaj je Sedan bližje Accordu, znotraj pa sicer spominja na petvratnega Civica, a je že po prvem bežnem pogledu krepko bolj klasičen. Za zunanost zlobni jeziki celo omenjajo Passata ali Jetto (žarometa!), čeprav so modeli 'izšli' časovno preveč blizu skupaj, da bi lahko bil eden ali drugi kopija tretjega. Je pa res tudi, da pri klasičnih limuzin-



skih karoserijah pogosto srečujemo klasične oblikovalske prijeme. Ker so tudi kupci bolj 'klasični' s svojim okusom.

Če se v tega Sedana presedete iz kombilimuzine (seveda obakrat Civic!), bo hitro jasno dvojje: da je le volanski obroč (skoraj, z izjemo postavitev nekaj gumbov na njem) popolnoma enak in da so poteze armaturne plošče, s poudarkom na mestu pred voznikom, podobne. Tudi v Sedanu je daleč pod prednjo šipo velik digitalni prikazovalnik hitrosti in takoj za volanskim obročem velik (edini) analogni merilnik motornih vrtljajev. Iz tega izvira edina večja ergonomska zamera: volanski obroč si je namreč treba nastaviti tako, da je zgornji del obroča postavljen med oba merilnika, ne pa tako, kot bi vozniku ustrezalo za vožnjo. Prav zelo moteče to sicer ni, malce grenkobe pa vseeno pusti.

Da tole ni avtomobil, namenjen predvsem Evropi, je hitro opazno tudi od znotraj. Klasično japonsko-ameriško je to, da srednjih rež na armaturni plošči ni mogoče posamično zapirati ali usmerjati, da je avtomatika pomika namenjena le voznikovi šipi (k sreči tu v obe smeri!), da avtomobil nima stabilizacijskega ESP (niti pogonskega ASR) in da je največja hitrost elektronsko omejena. Redko v avtomobi-

»Pri klasičnih limuzinskih karoserijah pogosto srečujemo klasične oblikovalske prijeme.«

lih srečamo tudi takšno oblažljenje: zelo mehko in zato koži prijetno, a zelo občutljivo na obrabo (komolčna opora med sedežema!). Navsezadnje pa tudi redko dobimo na test avtomobil tega velikostnega in cenovnega razreda s sončno streho.

Sicer so razlike med avtomobili, namenjenimi različnim celinam, vse manjše. Po ameriškem vzoru (ali bolje: okusu) ima tudi tale Civic znotraj razveseljivo veliko predalov in odlagalnih mest, ki so vsi po vrsti tudi uporabni. Samo med prednjima sedežema jih je kar pet, od tega štirje veliki. Tudi štirje vratni predali so veliki in pločevinkam so namenili štiri mesta. Z drobnarijami tako skoraj zagotovo ne bo težav. Pa tudi sicer je vožnja prijetna; voznikov položaj je zelo dober, upravljanje lahko in prostora na štirih sedežih je presenetljivo

Test | Honda Civic Sedan 1.8i ES



veliko. V oči pade modra osvetlitev merilnikov (s kombinacijo bele in rdeče), ki pa je očem prijetna in merilniki so pregledni. Vsa stikala so tudi v tem Civicu na dosegu rok, samodejna klimatska naprava se dobro izkaže (pri nastavitvi 20 stopinj Celzija) in splošno udobje nekoliko zmoti le dokaj glasna notranost pri višjih motornih vrtljajih.

»Tole podvozje skupaj z odličnim volanom naredi nekaj boljši vtis kot pri petvratnem Civicu.«



Mehanika se tudi v tej Hondi rahlo spogleduje s športnostjo. Že kar malce moteča je precejšnja občutljivost stopalke plina (odzove se že na najmanjši dotik), je pa zato motor, čeprav že kar športen, tudi zelo prijazen. Motor je tudi edini pomembnejši del mehanike, ki je povsem enak kot pri petvratnem Civicu (test AM 04/2006), kar pomeni, da od njega lahko pričakujete enak značaj. Na kratko: nad prostim tekom je zgledno prožen, v srednjem območju vrtljajev je odličen, v višjih vrtljajih pa rahlo pod pričakovanji, saj ni toliko zmogljiv, kot daje vtis trušč, ki ga proizvaja. Motor je tudi tu sparjen s šeststopenjskim ročnim menjalnikom, ki je sicer lahko hiter, daje pa slab povratni občutek in ročica ni posebej natančna. So pa prestavna razmerja (tudi tu) nekoliko dolgo izračunana; ravno toliko, da skrbijo za ugodnejšo porabo goriva, a

spet ne toliko, da bi načela prožnost motorja. Prav pogosto zato ni treba posegati po prestavni ročici, če se vozniku zahoče lagodne vožnje, z vztrajanjem na stopalki plina in ob poznejšem pretikanju pa postane vožnja športna.

Da tale Civic ni oni Civic, je jasno tudi ob pregledu podvozja. V primerjavi s petvratnim ima Sedan zadaj posamične obese in premo z več vodili, kar v praksi pomeni udobnejšo vožnjo in natančnejše vodenje koles. Zimske gume sicer ne omogočajo dovolj natančne ocene, še posebej ne v dokaj visokih zunanjih temperaturah med testom, a naredi to podvozje skupaj z odličnim volanom (športno natančen in neposreden!) nekaj boljši vtis kot pri petvratnem Civicu.

Se pa pri tem Civicu na robu fizikalnih meja pozna daljši zadek oziroma daljši previs prek zadnjih koles. Zgoraj naštetu omogoča vrhunske

občutke v ostrih ovinkih (torej pri manjših hitrostih), v daljših zavojih (pri hitrostih nad 100 kilometrov na uro) pa voznik čuti težnjo zadka, ki hoče ob hitro odvzetem plinu ali še bolj ob zaviranju pobegniti. Tudi držanje smeri (pa ne le naravnost, ampak tudi oziroma predvsem v zavojih) ni idealno, še posebej v kolesnicah ali ob močnejšem bočnem vetru, ko postane Civic kar malce nemiren. Pojav je daleč od kritičnega, saj je z odličnim volanom lahko držati smer, spet pa veliko k temu pripomorejo mehke gume na pomladansko ogretem asfaltu. Športna vožnja je tako lahko tudi zabavna, verjetno najmanj športen del mehanike pa so zavore, ki se po večkratnem zaporednem močnem zaviranju toliko pregrejejo, da se jim zmanjša učinkovitost.

Pa gospodarnost? Zobniki v menjalniku (in diferencialu) določajo pri 130 kilometrih na

