



besedilo: Mitja Reven ■ foto: Aleš Pavletič

Soičiro ima prav

»Avto, ki ga ni zabavno voziti, sploh ni avto,« je citat, ki ga je nekoč izrekel sam Soičiro Honda. Hondaši mu vsekakor prikimavajo.

»Čprav od predstavitve Hondinega Civica zadnje generacije mineva že četrto leto, daje pogled nanj povsem sveže občutke. V družini Focusov, Golfov, Aurisov, Tristoosmic (in tako dalje) vsekakor izstopa. Najprej po obliki, ki se zdi skoraj brezčasna in ena tistih, ki jo bodo pomnile generacije, potem pa tudi po nekaterih rešitvah v notranjosti in zunanosti. V Parizu so lani pri Hondi predstavili prenovljenega Civica, ki pa so ga minimalno predelali, če le nimate v mislih novega vstopnega 1,4-litrskega bencinskega motorja. A pozor, minimalno za tiste, ki kupujejo Golfa in podobne (ti sploh ne bodo opazili, da je C prenovljen), in maksimalno za hondaše. Ti vedo, da je Type S dobil novo motorno masko in da je tudi zaradi obrob v barvi karoserije videti kot mini Type R. V notranjosti so na armaturno ploščo dodali nekaj mehkejših delov in vsaj pri našem druženju s testnim Type S-om nismo zaznali nobenega črička, kar je vsekakor dobra novica. Med merilniki

je nov indikator prestavljanja, ki svetuje, kdaj pretakniti v višjo ali nižjo prestavo, da bo vožnja čim bolj gospodarna. Čeprav se nekateri zmrdujejo nad 'eko indikatorjem', ki s zelenimi pikicami označuje, kdaj je vožnja najgospodarnejša (več pikic pomeni manjšo porabo goriva), na drugi strani kot protiutež še naprej ostaja REV-indikator. Ta nakazuje, kdaj se motorni vrtljaji približujejo rdečemu polju, in dodatno poziva k dinamični vožnji. 1,8-litrski motor i-VTEC je v osnovi nespremenjen, kar še vedno pomeni uporabnost v spodnjem območju vrtljajev, največji izkoristek v srednjem delu in uživaško hropenje (začinjeno s prižiganjem REV-lučk) tik pod rdečim poljem. Vozniki, vajeni sodobnih turbodizlov in prisilno polnjenih bencincev, bodo izustili kakšno krepko zaradi premalo navora, kar je res opazno, še zlasti pri vožnji v klanec in odločnejšem pospeševanju, ko 'bolezen' delno ozdravita pretikanje prestavo ali še bolje dveh navzdol in dvig vrtljajev. Type

S 1.8 i-VTEC omogoča dva načina vožnje: gospodarnega z izkoriščanjem spodnje polovice vrtljajev, pri katerem bo fanatično upoštevanje indikatorjev varčne vožnje zbrlo povprečno porabo tudi pod sedem litrov na 100 km (pa recimo vožnjo v šesti prestavi z okoli 50 km/h), in dinamičnega, pri katerem se angelček umakne z odra, nanj pa stopi hudiček. Temu se smeji, ko voznik izkorišča odličen menjalnik, odličen položaj za volanom, odlične (alu) stopalke in visoke vrtljaje motorja. Ko prestavlja, ko se na indikatorju prižge zadnja REV-lučka in ko vozniki na desnem pasu zaradi zvoka vedo, da bo mimo zapeljalo nekaj posebnega. Civic Type S 1.8 i-VTEC postreže s povsem vsakdanjo uporabnostjo, ki pa se vsake toliko lahko prelevi v dinamično pot iz službe. Vseeno je treba vzeti marsikaj v zakup, čeprav se s takšnim paketom sploh ne boste vozili dinamično (v tem primeru odpade 10-, 12- ali večlitrska povprečna poraba goriva). Od tršega vzmetenja

I Honda Civic Type S 1.8 i-VTEC



do glasnega motorja, ki je pri popolnoma običajnih 130 kilometrih na uro v šesti prestavi in pri skoraj 3.500/min za odtenek preveč slišen. Še huje je pri 160 km/h. Zadnje lahko ta Type S doseže tudi v četrti prestavi, ko se ob vstopu v območje šestih tisočakov že prižgata dve REV-lučki ... Pa smo spet tam, pri lučkah, a tako je to, če je avtomobil narejen po Soičirovi filozofiji. Ta Type S je prava Honda. A naj vas ne prestraši, tale 'rad bi bil Type R' je lahko tudi zelo krotka reč. Ergonomija je dobra, oprema je že v osnovi zelo zadovoljiva (stabilizacijski VSA, šest varnostnih blazin, obe bočni šipi z električnim pomikom, ogrevani in električno pomični stranski ogledalci, večopravilni in po višini ter globini nastavljiv volanski obroč, radio se spozna

tudi na datoteke MP3, pod komolčno oporo sta vmesnika USB in AUX ...), prtljažnik je za ta razred zelo velik, nakladalna višina prijetno nizka, skladišče pa je tudi lahko povečljivo v še večji prostor z ravnim dnom. Zadaj bosta udobno sedela tudi do 180 centimetrov visoka potnika in sprednja sedeža se po umiku, da zadnji trije potniki lahko vstopijo in izstopijo (kljub trivratni karoseriji je ta proces netežaven), lepo vrneta v začetni položaj. Tudi sprednja pasova sta nastavljiva v višino, kar je pri trivratnih avtomobilih prej izjema kot pravilo. Nesubvencionirana cena 21.990 evrov za model Type S 1.8 i-VTEC je pretirana, subvencionirana 18.990 evrov pa je že bližje konkurenčni ponudbi. ◀◀

Honda Civic Type S 1.8 i-VTEC

Cena osnovnega modela: 21.990 EUR
Cena testnega vozila: 21.990 EUR

NAŠE MERITVE

T = 28 °C / p = 1.250 mbar / rel. vl. = 33 % / Stanje kilometrskega števca: 3.529 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 9,7 s
402 m z mesta: 17,0 s (134 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV/V.): 12,3 s / 15,9 s
80-120 km/h (V./VI.): 15,4 s / 20,3 s

NAJVEČJA HITROST

205 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 36,9 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.799 cm³
- največja moč 103 kW (140 KM) pri 6.800/min - največji navor 174 Nm pri 4.300/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/40 R 18 V [Bridgestone Potenza RE050A].
Mase: prazno vozilo 1.257 kg - dovoljena skupna masa 1.750 kg.
Mere: dolžina 4.270 mm - širina 1.785 mm - višina 1.460 mm - prtljažnik 456 l - posoda za gorivo 50 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,9 s - poraba goriva [ECE] 8,8/5,5/6,7 l/100 km, izpust CO₂ 155 g/km.

NAPAKE MED TESTOM

občasno škripanje stopalke sklopke

HVALIMO IN GRAJAMO

- videz (notranjost, zunanost)
- položaj za volanom
- motor
- menjalnik
- prostornost
- prtljažnik
- lega na cesti

- poraba goriva ob priganjanju
- nepreglednost zadka

Končna ocena

Učbeniški primerek avtomobila, ki je narejen za uživanje v vožnji, družinsko življenje pa zaradi tega ni prikrajšano. Bi raje dizla z več navora? Če hočete pravo Hondo ...

