



S za stopnjevanje

besedilo: Matevž Korošec · foto: Aleš Pavletič

Stopnjevanje pri Civicu teče precej predvidljivo: najprej je prišel petratni model, za njim dizel, nato triratni Civic in na koncu še smetana, ki so jo 'hondaši' pravzaprav ves čas čakali – Type-S in Type-R.



Obstaja le ena težava: denar. V Sloveniji mladih, ki bi z računa zlahka potegnili 22.250 evrov, ni prav veliko, zato bo v večini primerov Civic Type-S namestio v garazah (ojošč predvsem v glavnem). V izvajenju je pač tak: dobre stvari niso počeni in Civic je dober avto. Če ste ljubitelj agresivnih oblik, vas je že zdavnaj pritegnil. Napredna tehnologija in zmogljiva mehanika pri Hondah tako ali tako nikoli nista bili vprašljivi. Najbolj osupljiva pri Civicu pa je še vedno prostomost, ki jo ta ponuja ponikom. In to velja tudi za tri-vratno različico. Štiri odrasli potniki v tem avtu res ne bi smeli imeti težav. Zaradi oblike zadka in spojlerja na pritlažnih vrath je vidljivost nazaj sicer omejena, toda to je tudi vse, kar mu

Za osnovo so pri Honda vzeli triratni model, nanijataknilli 17-patčna platišča z gumami Michelin Pilot Sport 225/45, ga oblekl v spojlerje in ga na cesto poslali v skoraj tako agresivni podobi, kot jo kaže Type-R. Glede na to, da je agresiven že najbolj običajni Civic, o uspešnosti projekta torej ne smemo dvomiti. Mladim je Type-S všeč, in ker je oblikovno hudo napreden, smo lahko prepričani, da jim bo tudi v prihodnji.

► Opis. Type-S? Kaj pa je zdaj to? Obstajajo oboževalci, ki o tem modelu že vse vedo. Za vse druge pa tol: če je Type-R prevelik zalogaj (zmogljivostno in/ali stroškovno), potem je tu še Type-S. S za sport in R za racing, kot

pravijo pri Honda, in približno tako moramo tudi gledati na ta dva modela. Dejstvo je namreč, da je vse, kar ponuja Type-S, v bistvu precej bližje 'običajnim' Civicom kot Civicu z oznako Type-R. Povsem enako pa vseeno ni.

| Honda Civic Type-S Plus 1.8 i-VTEC



nogo iz luknjane pločevine. Za doplačilo 2.250 evrov paket Plus Type-S obogati še z alarm, tempomat, stekleno streho, dvojnično klimatsko napravo in satelitsko navigacijo. Dodatkov, ki bi jih še želeli, pa jih tu ne boste zasledili, na koncu ostane resnično zelo malo.

Da je življenje v Civicih še bolj športno, poskrbi rdeč gumb za zagor motorja. In takšen je tudi njegov značaj, na dotik se odzove v vseh okoliščinah, tudi če je menjalnik v prestavini v stopalka sklopke popuščena. Kaj se bo oglastilo izpod motornega pokrova, je odrisno predvsem od vas, 2,2litrski dizel ali 1,8-litrski benzinar. V obeh primerih je zaloga moči enaka.

Ampak v športnem Civicu se vseemo bolj logična zdi izbiro benzinskega motorja.

Tehnologija i-VTEC skrbi, da je spodaj dovolj navora (s tistim pri dizlu ga vseemo ne primerjajte) in zgoraj veliko moči in veselja do vrtenja. Tudi tu velja opozorilo, da podatkov o moči ne primerjate s tistimi pri Type-R, jih pa lahko z običajnimi 2,0-litrskimi benzinskih motorji, in ugotovili boste, da so povsem primerljivi. Menjalnik je natancen, hiter in z dovolj kratkimi gibi, motor se s svojim pravnim zvokom ogasi še le od številke 5000 vrtnjav naprej, približno od tod dalje in predvsem na primerno zaviti cesti pa boste tudi v resinci ugotovili razlik med robčajnim Civicom in Civicom Type-S. Volanski mehanizem je z 2,25 zavirilja od ene do druge skrajne točke bolj neposreden, zadnji kolotek je razširojen za 20 milimetrov, trše varmetrenje in vrhunski zavore pa so tiste, ki poskrbijo za prave športne užitke. Pa čeprav pospešek z mesta do 100 km/h, ki smo ga zmerili, kaže za okrogle pol sekunde slabši rezultat od tovarniško

lahko zamerimo. Pritjažnik je spodobno velik, sistem zlaganja zadnje klape velja za enega najbolj dovršenih med kombilinu-zinami (zadostuje že en poteg roke), za pocutje za volanskim obročem pa lahko recemo, da je nekaj deset let pred preostalimi. Vesoljska modrina, s katero so osvetljeni merilniki, postavljeni v dveh nivojih, kup stikal in gumbov, ki jih najdemo okoli njih, skoraj idealno nameščen (izdatno nastavljiv) volanski obroč, prestavna ročica, ki je ves čas v bližini desnega zaprestja, in za pikto na i se pedala in opora za levo

latko zamerimo. Pritjažnik je spodobno velik, sistem zlaganja zadnje klape velja za enega najbolj dovršenih med kombilinu-zinami (zadostuje že en poteg roke), za pocutje za volanskim obročem pa lahko recemo, da je nekaj deset let pred preostalimi. Vesoljska modrina, s katero so osvetljeni merilniki, postavljeni v dveh nivojih, kup stikal in gumbov, ki jih najdemo okoli njih, skoraj idealno nameščen (izdatno nastavljiv) volanski obroč, prestavna ročica, ki je ves čas v bližini desnega zaprestja,

ugotovili razlik med robčajnim Civicom in Civicom Type-S. Volanski mehanizem je z 2,25 zavirilja od ene do druge skrajne točke bolj neposreden, zadnji kolotek je razširojen za 20 milimetrov, trše varmetrenje in vrhunski zavore pa so tiste, ki poskrbijo za prave športne užitke. Pa čeprav pospešek z mesta do 100 km/h, ki smo ga zmerili, kaže za okrogle pol sekunde slabši rezultat od tovarniško

latko zamerimo. Pritjažnik je spodobno velik, sistem zlaganja zadnje klape velja za enega najbolj dovršenih med kombilinu-zinami (zadostuje že en poteg roke), za pocutje za volanskim obročem pa lahko recemo, da je nekaj deset let pred preostalimi. Vesoljska modrina, s katero so osvetljeni merilniki, postavljeni v dveh nivojih, kup stikal in gumbov, ki jih najdemo okoli njih, skoraj idealno nameščen (izdatno nastavljiv) volanski obroč, prestavna ročica, ki je ves čas v bližini desnega zaprestja,

ugotovili razlik med robčajnim Civicom in Civicom Type-S. Volanski mehanizem je z 2,25 zavirilja od ene do druge skrajne točke bolj neposreden, zadnji kolotek je razširojen za 20 milimetrov, trše varmetrenje in vrhunski zavore pa so tiste, ki poskrbijo za prave športne užitke. Pa čeprav pospešek z mesta do 100 km/h, ki smo ga zmerili, kaže za okrogle pol sekunde slabši rezultat od tovarniško

Honda Civic Type-S Plus 1.8 i-VTEC

Cena osnovnega modela:

24.500 EUR

Cena testnega vozila:

24.500 EUR

NAŠE MERITVE

[57,17 °C / 17,5 °C] / 110 [km/h] / 100 [km] / 142 [m]

POSPREŠKI

0-100 km/h: 4,02 [s] / 100 m: 31,1 [s]

NAVEČA HITROST

205 [km/h]

ZAVORNA POT

10,6 [s] / 100 km

PORABA GORIVA

36,3 [m] / 100 km: 40 [ml]

TEHNIČNI PODATKI

10,6 [s] / 100 km

Motor: 4-voljni 4-zakoni – vrstni – karbonski – glavo na prostoru: 1.798 cm³ – napetost moči: 112 kW / 149 KM pri 5.300/min – napetost moči: 112 kW / 149 KM pri 5.300/min.

Pravo moč: motor pogrevajo predenji kolci. Šestnadstropni menjalnik – game

HVALIMO IN GRAJAMO

225/45 R 17 Michelin Pilot Sport

Mase: prazno vozilo 1.280 kg – tovorna skupna masa 1.900 kg.

Mare: dolžina 4.276 mm – širina 1.780 mm – višina 1.460 mm – pritjažnik: 495 l – posoda za pravno 50 l.

Zmagljivost: naprečna hitrost 205 [km/h] – pospešek 0-100 km/h: 8,9 s – potreba

goriva (EEU) 82,5/41,4 l / 100 km.

Končna ocena

- ◀ nadiranje prahu na armaturi plastično (popustno čiščenje)
- ◀ vidljivost noči
- ▶ oprema
- ▶ vidljivost
- ▶ lega na cesti

Type-S je na svet prisel predvsem zato, da zmanjša vzel, ki vladca med najmočnejšim športskim 'Civicom' in 'Civicom Type-R'. Res je, da v moči motorja še vedno ostaja razlika, velika 60 konjskih moči, toda po drugi strani je Type-S dovolj športen (kozmetika, kočesa, volan, vzmetenje), da upravljuje poslanstvo, ki ga opravlja, in ozako, ki so mu jo nadel.

