

Vozili smo

(NOVA) HONDA CIVIC 3 in 4 VRATA

CIVIC, ŠESTIČ

Zemlja je stara štiri in pol milijarde let, pa nam jo je šele v zadnjem času uspelo malce načeti.

Znameniti Eifflov stolp v Parizu stoji že dobrih sto let, pa je bil, ko smo se mimo njega vozili v novi hondi civic, videti še vedno prav tako čil, kot je bil ob nastanku.

Honda civic šteje triindvajset let. Joj, kako je že stara!

Klobuk dol! Maja letos je s tekočih trakov prišel že desetmilijonti civic, Honda pa je predstavila že šesto generacijo tega uspešnega modela. Civic je bil na voljo kot dvovratni kupe, tri- in petvratna kombilimuzina ter kot štirivratna limuzina in takšno tradicijo Honda neguje naprej. Po predstavitvi nove, petvratne kombilimuzine sta bila sedaj na vrsti karoseriji s tremi in štirimi vrati. Da ne gre le za lepote popravke zunanosti, govori že to, da so snovalci poenotili platformo vseh civicov. Tako imajo vsi modeli s tem imenom enako medosno razdaljo, kar se še posebej pozna pri trivratni različici. Ta ima v primerjavi s predhodnikom razdaljo med osema za pet centimetrov daljšo, to pa pomeni tudi precej več prostora za potnike na zadnji klopi, kar je bila pomankljivost starega modela. Oba, tako tri- kot štirivratni civic, sta po novem tudi daljša in nekoliko višja, vse skupaj pa ne povečuje le potniškega in prtljažnega prostora, temveč ima za posledico tudi večjo varnost v primeru trčenj. Evropa in Amerika sta namreč vse bolj zahtevni, ko gre za varnost potnikov, pa tudi ko gre za onesnaževanje okolja. Novi civic želi, tako kot prejšnjih pet generacij, osvojiti kupce na stari in novi celini

in seveda tudi doma. Zato je moral prestati celo vrsto preskusnih trčenj, zato je na voljo z zategovalniki varnostnih pasov ter z zračnima vrečama velike prostornine («full-size») na armaturni plošči in zato je večina plastičnih delov označena za lažje sortiranje pri predelavi odsluženega avtomobila.

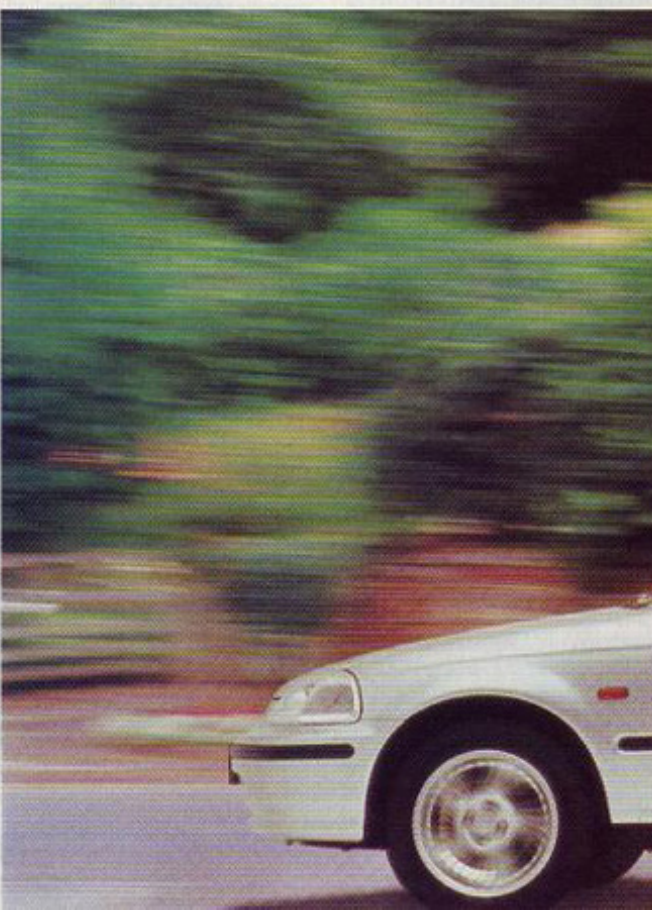
Ampak še preden morebitni kupec vpraša po drobovju, ga mora pritegniti oblika. Novi civic v primerjavi s starim po tej plati ne pomeni revolucije, je pa oblikovno še vedno dinamičen avtomobil spodnjega srednjega razreda z nekoliko poudarjeno športno noto. Še najbolj zbujata pozornost prednja žarometna, ki na oko delujeta kar nekako prevelika, a sta po zagotovilih snovalcev kar za 45 odstotkov učinkovitejša, ko gre za osvetlitev pred avtomobilom. Če torej izzamemo žarometna, je prednji del novih civicov močno podoben tistemu pri petvratni različici (AVTO MAGAZIN 15/95), bistvena razlika pa je seveda v zadku; če je limuzinin zadek še dokaj podoben predhodniku, je pri trivratni različici oblikovno povsem nov in nekoliko spominja na zadek balena. Nova je tudi notranjost, s sedeži in armaturno ploščo vred, vse skupaj pa je še vedno dovolj neevropsko, da je všeč ljubitel-



jem daljnovzhodnih avtomobilov.

Drobovje Hondinih avtomobilov je že skoraj po tradiciji tehnična poslastica. Za doseganje boljše vozne dinamike vztrajajo pri posamičnih obesah in vzmetnih nogah na vseh

kolesih, vsako od koles pa je vodeno s parom prečnih vodil. Tudi motorji, izključno s štiriventilsko tehniko v glavi, se po zmogljivostih in porabi bencina zlahka kosajo s konkurenco. Z novim civicom so predstavili tudi



novi motor z litrom in pol prostornine ter s sistemom VTEC. To, večji premeri ventilov, večja kompresija in posledično večja litrska moč zagotavljajo izjemno voljo do vrtenja, seveda pa pri tem nekoliko trpi prožnost motorja. Na voljo bo seveda tudi 1,6-litrski motor z dvojno odmično gredjo v glavi in 160 KM največje moči, ki med vožnjo daje neizmerne, skoraj dirkaške občutke, saj se zlahka zavrti preko 8000 motornih vrtljajev. Za manj zahtevne voznike pri Hondi ponujajo prav tako 1,6-litrski motor, a z le eno odmično gredjo v glavi in z bolj zemeljskimi zmogljivostmi ter izključno v kombinaciji s samodejnim menjalnikom tipa CVT. To je menjalnik podobne zasnove kot Dafov variomatic, kar pomeni, da ima praktično neskončno prestav (med razmerjema 2,446 in 0,449:1), saj se velikost primarne in sekundarne jermenice spreminja zvezno. Takšen menjalnik sicer ni novost, je pa res, da je honda civic prvi avtomobil s takšnim menjalnikom v kombinaciji z uporabno zmogljivim motorjem. S posebno konstrukcijo jeklenih trakov in veznih elementov, ki sestavljajo jermen, so dosegli večjo trdnost in tako lahko ta menjalnik prenaša tudi 140 Nm

motornega navora 1,6-litrskega motorja. Zanimivo je tudi, da je civic z menjalnikom CVT pri pospeševanju

z mesta do prevoženih štiristo metrov za desetinko sekunde hitrejši kot enak avtomobil, opremljen z

ročnim menjalnikom, in kar za 1,7 sekunde hitrejši od enakega avtomobila s klasičnim štiristopenjskim

Podatki v oklepajih veljajo za štirivratna različica. (*): motor na voljo le v trivratni različici.

Honda civic	1.5i LS VTEC	1.6i ES VTEC (*)	1.6 Vti VTEC
motor (zasnova)	Štirivaljni, vrstni	Štirivaljni, vrstni	Štirivaljni, vrstni
vrtnina in gib (mm)	75,0 x 84,5	75,0 x 90,0	81,0 x 77,4
gibna prostornina (cm ³)	1493	1590	1595
kompresija	9,6:1	9,6:1	10,2:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	84 (114) pri 6500	84 (114) pri 6500	118 (160) pri 7600
največji navor (Nm pri 1/min)	134 pri 5200	140 pri 5000	150 pri 7000
odmična gred (pogon)	1 v glavi (zob. jermen)	1 v glavi (zob. jermen)	2 v glavi (zob. jermen)
število ventilov za valj	4	4	4
polnjenje z gorivom, vžig	elektr., večtočkovni vbrizg	elektr., večtočkovni vbrizg	elektr., večtočkovni vbrizg
hlajenje	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5 (avt. 4)	samodejni, CVT	5
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator		
zadnja prema	posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila		
zavore spredaj	kolutne, hlajene	kolutne, hlajene	kolutne, hlajene, ABS
zavore zadaj	bobnaste	bobnaste	kolutne, ABS
vošan	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servo
platišča	5J x 14	5J x 14	5,5J x 15
gume	175/65 R 14 H	175/65 R 14 H	195/55 R 15 V
teža praznega vozila (kg)	1075 (1100)	1105	1165 (1190)
dovoljena skupna teža (kg)	1580 (1600)	1580	1550 (1620)
medosna razdalja (mm)	2620	2620	2620
dolžina x širina x višina (mm)	4190 (4460) x 1695 x 1375 (1390)	4190 x 1695 x 1375	4190 (4460) x 1695 x 1375 (1390)
petljajnik (litri)	ni podatka	ni podatka	ni podatka
posoda za gorivo (litri)	45	45	45
največja hitrost (km/h)	188 (192)	170	207 (215)
pospelek 0 - 100 km/h (s)	10,2 (10,4)	11,0	8,0 (8,1)
poraba goriva po ECE (l/100 km)	4,8/4,8/6,6	5,6/7,0/7,0	6,3/7,8/9,3
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super	neosvinčeni bencin super	neosvinčeni bencin super

samodejnim menjalnikom. Povsem v Hondi razviti CVT se lahko pohvali tudi z izjemno tihim delovanjem, saj so pri snovanju novega civica prav hrupu posvetili posebno pozornost.

Honda ponuja tudi klasično alternativo štiristopenjskega samodejnega menjalnika v kombinaciji z 1,5-litrskim motorjem VTEC ter z močnejšim od obeh 1,4-litrskih motorjev. V kratkem bosta namreč na voljo tudi civica z že znanima 1,4-litrskima motorjema z močjo 55 kW (75 KM) in 66 kW (90 KM), le da bodo šibkejšega vgrajevali le v trivratni civic z ročnim menjalnikom. Zanimivo pa je, da imata 1,4-litrski motorja poleg slabših zmogljivosti tovarniško oznanjeno večjo normno porabo goriva.

Torej civic večeraj in civic danes? Ja, razlika je bistvena. Celo tako, da lahko rečemo, da imata skupno predvsem ime. To pa naj bi pomenilo, da gre ves čas za tehnično dovršen avtomobil priljubljenega spodnjega srednjega razreda. Tudi šestič, če že radi štejete avtomobilske generacije.

