



Vozili smo:

(NOVA) HONDA CIVIC

LEPOTNA OPERACIJA

Saj poznate novi VW golf? In opel astra? In citroën ZX? Še zelo sveža trojka je iz približno enakega testa in za zelo podobne namene.

Ups, in kaj je zdaj to? Nova honda civic. Isti avtomobilski razred, toda obilo drugačnosti. Civilizacija pač nima predpisanih oblik.

Mer tudi ne. Peta generacija honde civic (števíši od začetnega leta 1972 dalje) je v celem večja od civica četrte generacije. In ker je pri povečavi še najmanj

pridobila višina vozila, je civic zdaj videti še nižji, še širši in še športnejši kot prej. Naj mi prizadeti oprostijo, ampak honda civic, ki je še do predčerašnjim veljala za moderen družinsko športni avtomobil, se je čez noč postarala v staro škatlo.

To velja predvsem za hatchback. Malo manj za limuzino. Za CRX in shuttle pa sploh ne, kajti za zdaj ostajata takšna kot sta (bila). Pozneje bo CRX povsem nov (in z atraktivnim hard-topom), shuttle pa, vsaj v približno takšni podobi, ne bo več. Hondini načrti na tem področju so po novem namreč ambicioznejši.

Nova honda civic, ne glede na to, ali ima tri ali štiri vrata, je nesporno lepša od prejšnje. Je tudi oblejša, v marsičem skladnejša, vsekakor pa na cesti zani-

mivejša kot na razstaviščnem odru. In v resnici mnogo čednejša kot na vseh slikah skupaj.

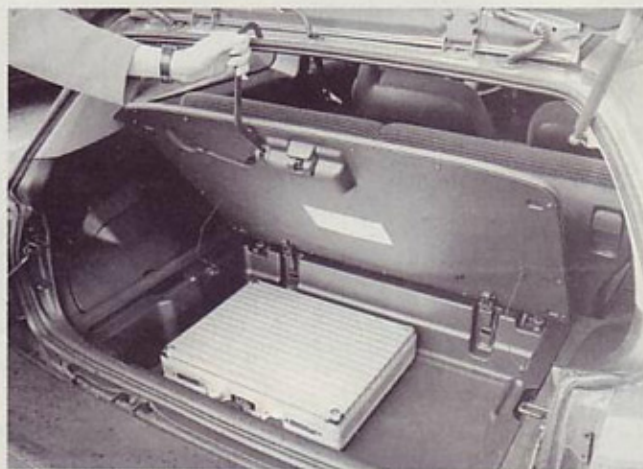
Nova honda noče biti anti-golf, to so moške, ki jo izdelujejo, čisto jasno pokazali. Tudi noče biti množičen avtomobil, temveč mladostno, dinamično, tudi damsko vozilo, če niste pretirano zahtevni glede njegove prostornosti, pa bolj kot drugi – ob prvem avtomobilu pri hiši.

Hatchback je pravzaprav kupa: nos je širok in potlačen, prednja šipa je izrazito položna, streha seže najdlje 1,345 metra od tal in se proti zadku drzno spušča, zadek pa je sestavljen iz dokaj strme, ampak oble šipe in njenega podnožja, ki se stilistično brezhibno preljuje v odbijač. Odbijača sta izrazito zajetna in izrazito spretno spojena s preo-

stalo karoserijo, čisto japonske pa so nizke in trapezoidne luči, najsi so spredaj ali na zadku.

Civic v obliki limuzine je drugačen zaradi štirih vrat in dolgega, privzdignjenega zadka. In seveda zaradi prostora v njem.

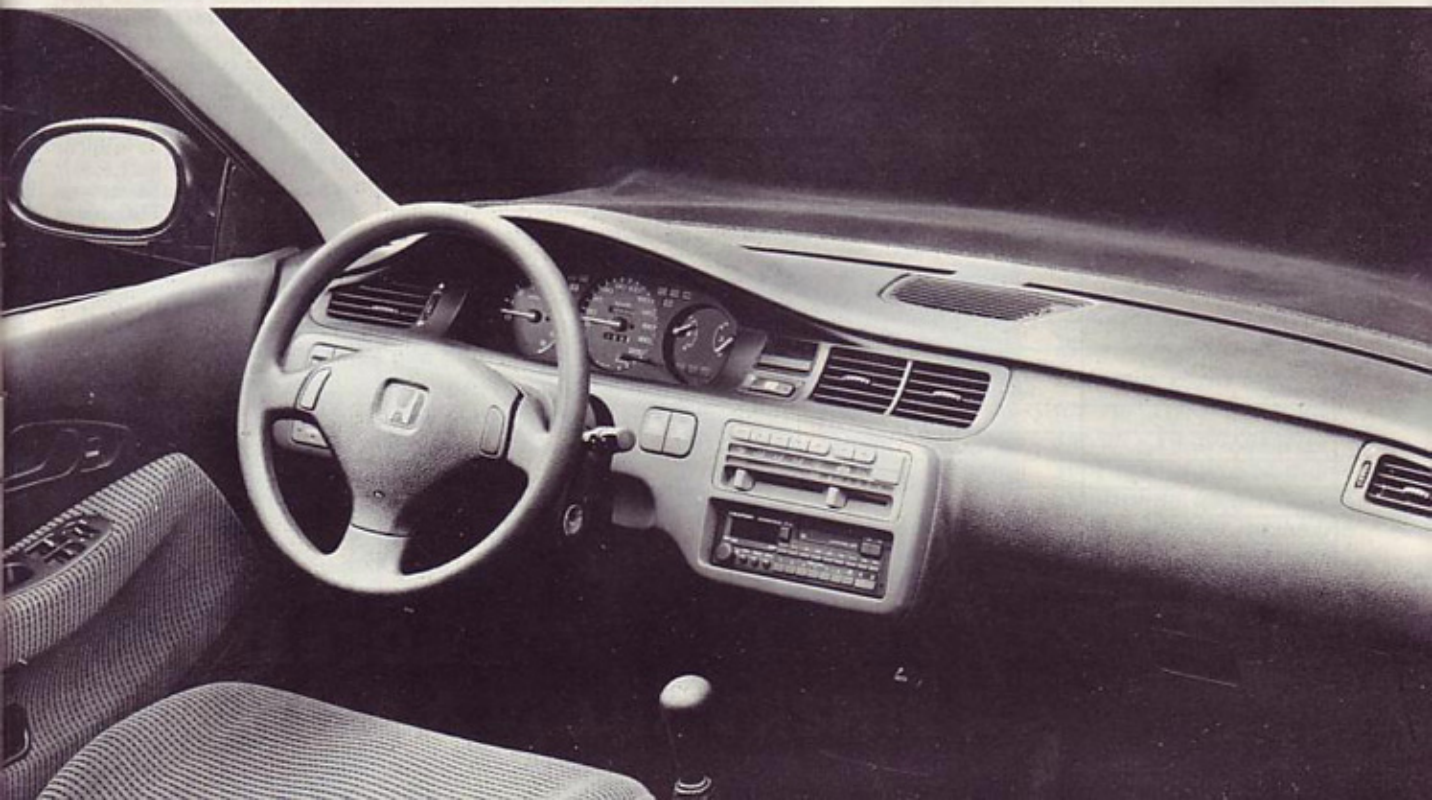
Tako je moč v limuzinski prtljažnik dokaj brez težav zložiti tisto, kar zahteva ne preveč zahteven poslovni ali izletniški odhod od doma, pri hatchbacku pa so notranje mere zadka odločno bolj skope. Zaplete se že pri odpiranju zadnjih vrat: ta zahtevajo dve prosti roki in če je deljenost – šipa navzgor, pločevina navzdol – navidezno samosvoja in zato privlačna, je za resnično odpiranje povsem nepripravna, saj je podrejena predvsem zahtevam oblikovalcev. To se nadaljuje tudi za vrati, še posebej pri najbo-



gateje opremljeni (in motorizirani) različni VTi. Tamkaj je prtljažnik, oblikovan iz trde in drseče plastike, dvodelen, s pokrito vdolbino ter z zasilnim rezervnim kolesom pod njo. Večidel prtljage mora človek puščati zato doma, če pa bi kakšna od kolesnih gum zares klecnila, bi bilo običajno kolo, zamenjano z zasilnim, treba spraviti na zadnji sedež, kam pa drugam.

Morebitne potnike tam zadaj pa na cesto! Tako bi si lahko pregibali noge, ki tam zadaj prej ali slej otrpnejo, ker za sedenje in hkratno pretakanje krvi po žilah ni dovolj prostora. Zanimivo: zadnja klopi, sicer deljiva in tako vsaj malce v korist prtljage, je tako zelo nizka, da spuščajoča se streha glavam ni v napoto,

plačilo za to pa je »grizenje« kolena. V nasprotju s sedenjem spredaj. To je v obeh civicih zelo ugodno. Vštevi sedežno in volansko nastavljanje ter športno zleknjeno telo bo kakšen sanjavi voznik prenehal razmišljati o ferrariju; saj tudi iz civica gleda v odbijače drugih (osebnih) avtomobilov, preklinja slepeče žaromete nasproti vozečih vozil in se skozi široka (ter zato le stežka povsem na stežaj odprta) vrata hatchbacka komajda splazi na plan. Športna je tudi temeljito založena armaturna plošča z volanskim obročem in prestavno ročico vred, zelo športna je še opora za levo nogo (žal ob pedalih, ki niso prilagojeni za hkratna pritiskanja) in zmerno športno je počutje v civici nasploh. Njegova luksuzna plat pa se kaže s pri-





kladno nameščenimi električnimi stikali ter z nasploh dobro zalogo serijsko vgrajene opreme.

Vključno zračno vrečo pred voznikom.

Vštevši obe na novo oblikova-

ni karoseriji in paleta motorjev je vseh civicov ta hip natanko deset: šest različnih hatchbacka in

štiri limuzine (sedana). Motorjev je pet. Najmanjši je 1,3-litrski, dva sta enako velika 1,5-litrška, na vrhu lestvice pa sta 1,6-litrška, vendar med seboj povsem različna štirivaljnika. Medtem ko si boste njihove številčne posebnosti najpregledneje ogledali v naši tabeli s tehničnimi podatki, naj posebej povemo tole.

Oba 1,5-litrška motorja sta po zasnovi resda enaka, toda tistemu, ki mu pripada oznaka VEi, so pritaknili VTEC, kar je že znana Hondina kratica za prilagodljivo (elektronsko) nadziranje ventilskih časov in gibov, in ga hkrati še posebej uravnali na varčnost. Pri tem je največja moč ostala nespremenjena, navor je zrasel, žejša po gorivu pa se je zmanjšala.

Tudi oba 1,6-litrška motorja sta oplemenitena z VTEC, njuna poglobljena razlika pa je v številu odmičnih gredi v glavi ter v njihovih končnih zmogljivostih. Da so vsi civicovi motorji obdarjeni s štiriventilsko tehniko (ob eni ali dveh odmičnih gredih) je tako ali tako že nekaj časa jasno.

In če smo zmogljivosti (moči in prožnosti) večine teh agregatov navajeni že od prej, novega in hkrati najzmogljivejšega motorja ni mogoče prezreti: ne le zato, ker se mu rdeče polje na merilniku vrtljajev začne nad številko 8000, predvsem zato, ker to številko tudi zlahka preseže, kar bo tisočim Ayrtonom Sennam na cestah zagotovo zelo zelo všeč. Navsezadnje te vrtljaje motor tudi prostodušno razglaša in tako se drvenje s tem civicom spretni v povsem zasebno dir-

Tehnični podatki

HONDA CIVIC	1,3 DX	1,5 DXi/LSi	1,5 VEi	1,6 VTEC (SOHC)	1,6 VTEC (DOHC)
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni, VTEC-E	4-valjni, vrstni, VTEC	4-valjni, vrstni, VTEC
vertina in gib (mm)	75,0x76,0	75,0x84,5	75,0x84,5	75,0x90,0	81,0x77,4
gibna prostornina (kubiki)	1343	1493	1493	1590	1595
kompresija	9,0:1	9,2:1	9,3:1	9,2:1	10,2:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	55/75 pri 6300	66/90 pri 6000	66/90 pri 5500	92/125 pri 6500	118/160 pri 7600
največji navor (Nm pri 1/min)	102 pri 3100	119 pri 4700	129 pri 4500	142 pri 5200	150 pri 7000
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	2, v glavi (zob. jermen)
število ventilov za valj	4	4	4	4	4
paljenje z gorivom, vžig	elektr. vplinjač	el. vbrizgavanje	el. vbrizgavanje	el. vbrizgavanje	el. vbrizgavanje
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5	5
prednja prema	posam. obese, vzmetne noge, prečna vodila, natezne opore, stabilizator				
zadnja prema	posam. obese, vzmetne noge, prečna in vzdolžna vodila, stabilizator				
zavore spredaj	dvokrožne, kolutne (posebej hlajene), servo (160 KM : ABS)				
zavore zadaj	dvokrožne, bobnaste, servo (160 KM : ABS)				
valan	z zobato letvijo				
platišča	5Jx13	5Jx13	5Jx13	5Jx14	5½Jx15
gume	175/70 HR 13	175/70 HR 13	175/70 HR 13	185/60 HR 14	195/55 VR 15
teža praznega vozila (kg)	925	935/1010	985	985/1060	1080/1120
dovoljena skupna teža (kg)	1370	1460/1500	1460	1500/1520	1460/1520
medosna razdalja (m)	hatchback: 2,570; limuzina: 2,620				
dolžina x širina x višina (m)	hatchback: 4,080 x 1,695 x 1,345; limuzina: 4,405 x 1,695 x 1,375				
prtljažnik (litri)	hatchback: 190; limuzina: 381				
posoda za gorivo (litri)	45	45	45	45	45
največja hitrost (km na uro)	170	180/175	180	195/192	215
pospešek 0-100 km na uro (s)	11,3	9,7/10,2	10,1	8,7/8,8	7,3/7,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,4/7,3/8,4	5,5/7,2/8,8	4,5/6,6/6,7	5,9/7,5/8,9	6,0/7,5/9,0
vrsta goriva	navadni neosvinčeni bencin			neosvinčeni bencin super	



ko, če je voznik za to.

Pri tem vas utegne bodriti podatek, da se je marsikak delček motornega drobovja (vsaj teoretično) kalil v formuli 1, strašiti pa resnica, da civicova lega na cesti vseeno ni tako pretresljivo zanesljiva, kot obeta njegova bli-

žina tlem pod kolesi. Prvič: na novo uravnani vzmetenje (daljši gibi) in blaženje (serijsko vgrajeni plinski teleskopski blažilniki) sta dokaj slabo kos kratko nagubanim tlem, pa tudi na daljših valovih se civic težko upira zoprnemu »plavanju«, hkrati pa ni

ravno vzorec za vztrajanje v ravni smeri. Drugič: ostra vožnja predvsem z močnejšimi motorji zahteva tudi ostre gibe na volanu, naj si bo pri dodajanju v ovinku, ali pri odvzemanju, če zadek zaradi pojemka hitrosti prerobato zdrsne.

Z drugimi besedami: v civicu ni športno le sedenje (tudi zaradi zelo dobrih prednjih sedežev), ampak mora biti precej športno tudi voznikovo znanje, če se hoče z njim civicovsko urno voziti. Če pa se noče, kaže razmisliti o golfu, astri in ZX, ki sem jih omenil v začetku.

• • •

Navsezadnje pri Hondi sploh nočejo, da bi vsi na svetu vozili cívce. In takšno željo kaže upoštevati. Ta dokaj samosvoj avtomobil za malce samosvoje kupce bo pri nas na voljo približno aprila prihodnje leto. Dotlej pa razmislite! Lepotna operacija civic je navsezadnje zelo lepo uspela.

Martin Česenj

