

Honda civic

Honda civic poznamo že od leta 1973, vendar je s svojo kakovostjo, obliko in zmogljivimi motorji prepričala evropske kupce šele z modeli iz leta 1983, na naših cestah pa opazamo predvsem predzadnjo generacijo teh modelov. Po velikosti spada v spodnji srednji razred, torej tja, kjer gospodari golf, pa vendar si prodajalci civicov manejo roke: prodajo namreč vse, kar dobavimatična tovarna.



okvare na žarometih

zavore se neenakomerno obrabijo

korozija karoserije (modeli pred letom 1983)

izpušni sistem, občutljiv na korozijo

Kje je vzrok za tak uspeh? Tako lastniki kot serviserji vedonašteti vsaj nekaj razlogov, ki govore v prid nakupu tega modela. Prvi je prav gotovo atraktivna oblika, čemur gotovo ni moč oporekati. Tudi zelo zmogljivi motorji dajejo svoj pečat, saj tisti z vrha ponudbe (gledano po moči motorja) v kombinaciji s podvozjem ter potniškim prostorom dajejo vtis pravega športnega avtomobila. Po kakovosti izdelave se prav lahko kosajo tudi z dražjimi in prestižnejšimi večjimi avtomobili bolj bleščečih znamk, stroge nemške statistike pa kažejo, da je nepredvidenih okvar izjemno malo. Skoraj neverjetno, a iz tega zornega kota so avtomobili znamke Honda prav v vrhu svetovnih izdelovalcev v družbi z mercedesi.

Motorji za civic so vsi brez izjeme bencinski štirivaljni vrstni z eno oziroma dvema odmičnima gredema v glavi ter (v večini) s štiriventilsko tehniko. Taka sodobna konstrukcija zagotavlja visoke zmogljivosti pri majhni porabi goriva ter lahko in nezahtevno vzdrževanje, natančna izdelava in dobri materiali pa dolgo življenjsko dobo. Pri pravilnem vzdrževanju lahko pričakujemo generalno popravilo šele pri 150.000 kilometrih ali celo pozneje, kar je odvisno od tega, v

kakšnih okoliščinah je deloval motor. Pravilno vzdrževanje pomeni redno menjavo olja ter svečk, po predpisanem času pa seveda tudi zobatega jermena in visokonapetostnih kablov, da v vlažnem vremenu ne bi imeli težav z delovanjem motorja. Zelo redko se zgodi, da pri pravilni uporabi pride do okvare, zato iz teh primerov težko naredimo pravilo. Enako velja tudi za menjalnik in podvozje avtomobila, pri normalni vožnji pa ob generalnem popravilu zamenjamo tudi lamelo sklopke.

Tudi zavoram moramo posvetiti skrb, saj se z uporabo obrabljajo, lahko pa se zgodi, da zaradi vdora umazanije in neenakomerne obrabe zavore na eni strani primejo bolj. To se pokaže tako, da avto "vleče" v eno stran. Po nasvetu serviserjev je dobro menjati zavorne ploščice spredaj po 20.000

km, zadaj pa ploščice oziroma obloge (odvisno od modela: manjši imajo bobnaste, večji pa kolutne zavore) po 40.000, ne glede na to, koliko so obrabljene. Material zavornih oblog se namreč stara in izgublja svoje lastnosti, s tem pa je tudi zaviranje daljše in nevarnejše.

Redke so (manjše) okvare električne instalacije, ki jih je mogoče odpraviti hitro in poceni, vseeno pa voznika lahko spravijo v zadrego. Večji strošek je le menjava žarometov. Ob sprememljivem vremenu slabi reflektivni del in snop svetlobe je šibkejši.

Izdelava in obdelava notranjosti sta zelo natančni, tako da se z leti pokažejo le sledovi uporabe (sedeži, pedala, volanski obroč). V nekaterih primerih se bodo iz zadnjega dela potniškega prostora oglasili neljubi

"črički", vendar jih s pravilno namestitvijo in pritrditvijo zadnje police, sedežev in varnostnih pasov ter notranjih tapet brez težav preženemo.

Modeli z letnico 1983 in več so v nasprotju s starejšimi dobro zaščiteni proti koroziji, tako da je rjavjenje le znak, da se je z avtomobilom v preteklosti nekaj zgodilo (bilo je na primer zaleteno, po kdeparskem popravilu pa slabo zaščiten). Tudi tesnjenje je skoraj brez izjeme brezhibno, razen če je tesnilna guma (zaradi mehanskega vpliva ali starosti) dotrajana. Uporaba pregrobnih pripomočkov za čiščenje stekel lahko povzroči, da odpove katera od žic ogrevanja zadnje šipe, lahko pa celo poškodujete površino same šipe.

V. KERNC

Motorji

Bencinski

- 1,3 (55 kW/75 KM)
- 1,5/i (69 kW/94 KM)
- 1,6i (79 kW/107 KM)
- 1,6i DOHC (88 kW/120 KM)
- 1,6 VTEC (110 kW/150 KM)

+

- široka ponudba karoserij in motorjev
- motorji visokih zmogljivosti in nizke porabe
- zelo dobra končna obdelava
- bogata (serijska in dodatna) oprema

-

- razmeroma skromen potniški in prtljažni prostor
- trdo, neudobno podvozje
- dragi nadomestni deli