

Tipično

Težko bi trdil, da bi jo prepoznal, če bi bila brez oznak. Ampak takole, ko veš, v kaj sedeš, hitro spoznaš tipične Hondine elemente.

Kar seveda ni slabo - še posebej za one, ki na Honde prisegajo. Ker je CR-V tipičen predstavnik mehkih terencev, po svojem videzu (razen maske pred nosom in morda še novi prednji žarometi) ni enak sliki, ki se v možganih zriše, ko se spomnite na Honde. Je pa takoj, ko odprete vrata, okolje znano: nejaponsko črno, z nekaj elementi kovinskega videza in s splošnim nevsakdanjim, nenavadnim dizajnom.

Niti ni japonski, niti ni ameriški, še manj evropski. Tipično Hondin.

Slabo se kot voznik v Ceerveju ne boste počutili; volanski obroč je nekoliko velik, a to v avtomobilu takšne zasnove ne moti (manj prijetno je to, da je plastičen), položaj za volanom je dober in ga hitro osvojite, upravljanje pa je lahkotno. Morda malce zmoti prikaz informacij: ura je v zaslonu radijskega sprejemnika (ki ni ravno boljše sorte in če ga zamenjate - ostanete brez ure), zunanja temperatura se izmenjuje s podatkom skupnih kilometrov, potovalni računalnik pa prikazuje le trenutno (grafično) in povprečno porabo. In za izmenjevanje informacij je treba pritiskati gumb med merilniki, kar je nerodno in med vožnjo (lahko) tudi nevarno početje. Da osrednjih zračnih rež ni moč zapreti, niti ni posebej hudo, ker je delovanje samodejne klime zelo dobro, pa tudi na pokonci na srednji del armaturne plošče postavljeno ročico ročne zavore se ni težko navaditi.

Motor! Sam po sebi je zelo dober predstavnik bencinskih dvolitrašev, zato se tudi CR-V z njim kljub svoji masi lahko pelje dokaj športno. To



»Sam po sebi je zelo dober predstavnik bencinskih dvolitrašev, zato se tudi CR-V z njim kljub svoji masi lahko pelje dokaj športno.«

pomeni: z zmerno do pretežno dvignjenimi vrtljaji (tudi v četrti prestavi se zavrti do začetka rdečega polja na števcu vrtljajev, ki se začne pri številki 6800) lahko na cesti izven naselja lahkotno prehitivate in na avtomobilski cesti se lahko brez slabe vesti vozite s 160 kilometri na uro pri 4500 vrtljajih v minuti. Motor takrat ni moteče glasen, bolj se sliši strujanje zraka okrog karoserije.

Toda dobre lastnosti motorja nekoliko ubijejo aerodinamika (velika čelna površina) in (pre)dolga razmerja v menjalniku. Zato je med uporabnim navorom in uporabno močjo prevelika luknja, kar pomeni, da se na daljših avtocestnih vzponih CR-V hitro upeha in zahteva pretikanje navzdol. Toda



takrat narasteta tako motorni trušč kot poraba: potovalni računalnik grozi z 18 litri goriva na 100 kilometrov pri 160 kilometrih na uro v peti prestavi! Pa tudi v praksi (in izhajajoč iz dejstev z začetka tega odstavka) je poraba precej visoka, saj je na našem (sicer ne prizanesljivem) testu nihala od 12 do slabih 15 litrov na 100 kilometrov.

Zaradi takšne narave pogonskega sklopa CR-V v sebi nima tistih čistokrvnih terenskih genov, kar navsezadnje niti ni njegov namen. Kvazistalen (v osnovi prednji, ob razliki - zdrsu prednjih koles pa se navor prenese tudi na zadnji kolesni par) štirikolesni pogon je v njem namenjen manj stresni vožnji na urejenih cestah vseh vrst; najraje po asfalu ali makadamu, če je nujno, pa tudi po blatu in snegu. Le z zmogljivostjo gum je treba računati;



takšnim, kot jih je imel testni CR-V, se v blatu hitro zapolnijo vrzeli v profilu in takrat tudi dober vsekolesni pogon ne pomaga nič.

Zato je CR-V tipičen predstavnik mehkih terencev; uporaben je kot vsakdanji avtomobil, za mesto in za potovanja, pa seveda za krajše izlete, kjer je (če si kot izlet predstavljate tudi pot po gozdnih poteh) zaradi dokaj mehkega vzmetenja (kar v ovinkih povzroča nekaj nagibanja karoserije) dovolj udoben tudi na manj urejenih makadamskih cestah. Če tako vidite dober (družinski) avtomobil in če vam je Honda kot blagovna znamka pri srcu, je tudi CR-V lahko zelo dobra izbira. ■

Honda CR-V 2.0 ES	
Cena osnovnega modela:	6.290.000 SIT
Cena testnega vozila:	6.385.000 SIT
NAŠE MERITVE (T=6 °C / p= 1016 mbar / rel. vl.: 83 % / Stanje km števca: 1224 km)	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	10,4 s
402 m z mesta:	17,1 s [131 km/h]
1000 m z mesta:	31,8 s [161 km/h]
PROŽNOST	
50-90 km/h (IV):	11,9 s
80-120 km/h (V):	18,8 s
NAJVEČJA HITROST	
178 km/h (V. prestava)	
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	42,5 m (AM meja 43 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	13,2 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1998 cm³	
- največja moč 110 kW (150 KM) pri 6500/min - največji navor 192 Nm pri 4000/min.	
Prenos moči: samodejno vklopljiv štirikolesni pogon - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/65 R 16 T (BF Goodrich Traction T/A M+S).	
Mase: prazno vozilo 1502 kg - dovoljena skupna masa 1990 kg.	
Mere: dolžina 4615 mm - širina 1785 mm - višina 1710 mm - prtljažnik 527-948 l - posoda za gorivo 58 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 177 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,8 s - poraba goriva (ECE) 11,5/7,6/9,0 l/100 km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ izdelava	
▲ športnost motorja	
▲ počutje	
▲ lahкотnost upravljanja	
▼ neprimernost in poraba motorja	
▼ pretikanje v vzvratno prestavo	
▼ nekaj neosvetljenih stikal	
▼ prikaz nekaterih podatkov	
Končna ocena	
Hondo CR-V je treba vzeti kot vsestransko uporaben in lahкотno vodljiv družinski avtomobil: za mesto, za počitnice, za izlete. Takšen bo navdušil. Ne računajte pa na dobre terenske zmogljivosti! Motor je zelo dober, a neprimeren za tak tip avtomobila.	

