

Nadaljevanje



1. Plastika je prepeceni, ergonomija korektna, videz preprost, a všečen: CR-V noče izstopati, a tudi razočara ne. 2. CR-V ima pregledne in uporabi izredno prijazne gumbе za upravljanje gretja in zračenja. 3. Namestitev ročice ročne zavore je sicer zanimiva, a ne najbolj praktična - posebej, ko jo je treba popustiti. 4. Polica med prednjima sedežema bi lahko še bolj praktična z globljimi odlagalnimi prostori in boljšimi držali za pijačo. 5. Če niste previsoki, boste spredaj sedeli udobno.



Kakšna je razlika med avtomobili in filmi? Preprosto: ko dobi nadaljevanje film, gre ponavadi za slabšo različico izvornika, polno že videnih štosov in oguljenih fraz. Pri avtomobilih je ravno nasprotno - nadaljevanja so (z redkimi izjemami) boljša od originalov. To velja tudi za Hondo CR-V.

Osnovna misel je ostala enaka: v višino raztegnjen karavan, primerno dvignjen, da trebuh ne nasede na vsako večjo neravnino, in s štirikolesnim pogonom, ki zagotavlja mobilnost tudi v snegu ali blatu. Toda pri Hondi so z novim CR-V-jem naredili še korak naprej, vsaj pri obliki. Medtem ko je bil prvi CR-V res le na terenca spominjajoč karavan, je novi CR-V na videz pravi terenec.

Tudi vstopanje v notranjost je podobno kot pri terencih - v sedež se torej ne usedete, ampak nanj zlezete. Ker je CR-V malenkost nižji od pravih terencev, je sedalna površina sedeža v ravno pravi višini, da le zdrsnete vanj. Nobenega plezanja v ali iz avtomobila, kar mu lahko štejemo le v dobro.

Za volanom se bo večina voznikov počutila dobro. Izjema so tisti, pri katerih telesna višina presega 180 centimetrov. Ti bodo hitro ugotovili, da so načrtovalci zadnje podatke o telesni višini populacije tega planeta prebrali vsaj pred desetimi leti. Pomik prednjih sedežev je tako kratek, da je lahko sedenje za volanom izredno utrujajoča in sčasoma za spodnje okončine boleča reč.

Morda pa za to niso odgovorni inženirji; vse skupaj je lahko zakuhal tudi marketinški oddelek, ki si je želel, da bi bilo zadaj veliko prostora za noge in zato zahteval kratek pomik prednjih sedežev.

Ostane ergonomije ni problematičen. Armaturna plošča je pregledna in očem všečna, sedeži sami so sicer udobni in zaradi nastaviteljivosti naklona sedalnega dela dobrega položaja za volanom ni težko najti. Volan je malo pre-



več položen, prestavna ročica pa je sicer dokaj dolga, a kljub temu priročna. Med prednjima sedežema je zložljiva polica, na kateri sta vdolbini za odlaganje pločevink ali plastenk s pijačo. Poleg njiju sta še dva plitva prostorčka, ki bi z nekaj dodatnimi centimetri globine pridobila precej uporabnosti. Polica je zložljiva, tako da med sedežema ostane dovolj prostora za leženje na zadnjo klop. In kje je ročica ročne zavore? Na sredinski konzoli, tam, kjer bi v Civicu našli (približno) prestavno ročico. Namestitev je dokaj praktična, le da je zaradi nerodne oblike varovalnega gumba njeno popuščanje, če je zategnjena do konca, prenerodno. Na drugi strani sredinske konzole je držalo za sovoznika, da se ima

med terenskimi podvigi česa oprjeti. Podobno, vodoravno držalo je še nad predalom pred njim. Terenski podvigi? Potem v kabini nekaj manjka. Seveda, ročica za upravljanje s štirikolesnim pogonom in reduktorjem. Te ne boste našli, razlog za to pa je preprost:



Štirikolesni pogon tako kot pri predhodniku upravlja računalnik.

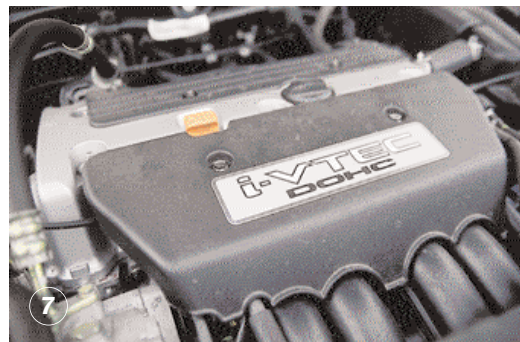
kljub zunanjemu videzu in držalom v notranjosti CR-V ni terenec.

Zadaj se sedi udobno, z obilico (seveda) prostora za kolena in glave. Še večje je veselje v prtljžniku, saj je pravih oblik, prilagodljivo povečljiv in z že v osnovi 530 litri več kot dovolj velik. Dostop vanj je mogoč na dva načina:

ali odprete celotna zadnja vrata vstran, če pa je prostora premalo, lahko odprete le steklo na njih.

Pohvaliti velja tudi gumbе za uravnavanje samodejne klimatske naprave, ta pa je, kot smo tega pri večini Hond je vajeni, rahlo skregana z natančnim nastavljanjem. Sredinskih zračnikov se namreč ne da zapreti (razen če hkrati izključite tudi stranske), enako velja za zračnike, ki skrbijo za odroševanje stranskih stekel - in tako okoli ušes stalno vleče.

Štirikolesni pogon tako kot pri predhodniku upravlja računalnik. V osnovi sta gnani prednji kolesi in le če računalnik zazna



6. CR-V se na makadamu, tudi če je ta poln luž, zelo dobro znajde. Izkazuje se tudi brisalniki.
7. 150 »konjev« je dovolj, da je CR-V zelo doma tudi na avtocestah. 8. Zadaj se skriva velika luknja. Prostora zlepa ne zmanjka, če ga, je CR-V s podiranjem zadnje klopi mogoče spremeniti v kombi.

njihov zdr, v akcijo stopi tudi zadnji kolesni par. Pri starem CR-V-ju je bilo delovanje sistema sunkovito in izza volana zelo opazno, tokrat je nekoliko bolje. Da sistem ni popoln, pa dokazuje dejstvo, da pri ostrejšem pospeševanju prednji gumi s cviljenjem oznanita, da je noga na stopalki za plin pretežka, volan pa postane nemiren. Ob tem se karoserija

precej nagiba in sopotniki vam bodo hvaležni, če se tovrstnih podvigov ne boste lotevali. Na spolzki podlagi je vse skupaj še izrazitejše, enako velja za pospeševanje v ovinkih, kjer se CR-V obnaša kot avtomobil s prednjim pogonom. Zaradi vsega opisane ga velja nasvet, da se s CR-V ne gre kar tako podajati v blato ali globok sneg, saj delovanje njego-

vega štirikolesnega pogona terja nekaj privajanja. Zasnovi CR-V-jevega štirikolesnega pogona tudi motor ni najbolj naklonjen. Dvolitrski bencinski štirivaljni zmore uglednih in živahnih 150 konjev, na ukaze s stopalke za plin pa se odziva trenutno in z največjim veseljem. Zato je dober družabnik na asfaltu, še posebej v mestu in na avto-

cesti. V prvem primeru se izkaže z živahnim pospeševanjem, v drugem z velikimi potovalnimi hitrostmi, kar sicer za tovrstne avtomobile ni ravno značilno. Poraba je primerna lastnostim voznirove desne noge. Če je ta umirjena, se lahko suka okoli ali nekaj nad 11 litri (kar je za tako velik avtomobil s 150 »konji« ugodno), ob zmerno živahnem vozniku bo kak liter večja, ob priganjanju pa se povzpne k 15 litrom na 100 prevoženih kilometrov. Tu bi bil dobrodošel dizelski motor.

Manj je motor doma na spolzkih podlagah, kjer utegne biti kar preživahen, tako da ima štirikolesni pogon precej dela, da njegovo moč zanesljivo spravi na cesto, saj je odziv že na najrahljši dotik stopalke takojšen in odločen - to pa ni lastnost, ki bi v blatu ali snegu prišla najbolj prav.

Zavore so tako kot podvozje zanesljive, a ne pretresljive. Zavorne razdalje so primerne razredu, enako velja tudi za odpornost na pregrevanje.

Novi CR-V je torej lepo zaključena celota, ki sicer ne bo všeč vsakomur - za marsikaterega bo preveč terenski, za marsikoga premalo limuzinski. A za tiste, ki iščejo tak tip avtomobila, je odlična izbira - tudi glede na ceno, ki je v primerjavi s konkurenco ugodna.

Dusan Lukič

CENE	SIT
Dodatna oprema	
Vlečna kljuka	139.494
Kovinska barva	79.730
Usnjeno oblažinjene	230.000
Alarmna naprava	50.000
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet z utripalko	60.203
Prednja meglenka	42.530
Prednji odbijač	122.316
Prednja maska	46.817
Vetrobransko steklo	98.231
Znak	4.864
Prednji blatnik	58.318
Zadnji odbijač	123.981
Zunanje ogledalo	50.513
Lahko platišče	97.393



Občutljivost karoserije ali njenih delov (10)	6	Lakirani odbijači so občutljivi na praske. Nekaj tolažbe predstavlja uporaba črne plastike.
Štirikolesni pogon in reduktor (10)	3	Reduktorja ni, štirikolesni pogon pa je z rahlo zakasnitvijo samodejno prikljopljiv.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	5	Podatki so skopji, kar še enkrat pomeni, da je CR-V bolj namenjen cestni kot terenski uporabi.
Terenske zmogljivosti (praktično) (15)	6	Za terenca majhna oddaljenost od tal preprečuje resnejše spopadanje z brezpotjem.
Cestna uporabnost (10)	10	Avtomobil se na podlagah, utrjenih z asfaltom, počuti domače.
Terenski videz (5)	3	Terenec? Bolj ne kot ja!
Skupna ocena (60)	33	Še enkrat se je potrdilo dejstvo, da je Hondin »Črv« namenjen cestni uporabi in ne terenskemu potepanju. Kljub temu pa se tudi »nežnega« brezpotja ne bo ustrašil.

Kriterij ocenjevanja terencev (št. točk = ocena): 0-20 = 1, 21-30 = 2, 31-40 = 3, 41-50 = 4, 51-60 = 5

Model	Honda CR-V	Hyundai Santa Fe	Mazda Tribute	Nissan X-Trail
	2.0i VTEC	2.4 4WD GLS	2.0 4x4 TE	2.0 Comfort
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1998	2351	1988	1998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	110/150 pri 6500	107/145 pri 5500	91/124 pri 5300	103/140 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	192 pri 4000	200 pri 4000	183 pri 4500	192 pri 4000
dolžina × širina × višina (mm)	4575 × 1780 × 1710	4500 × 1820 × 1675	4395 × 1825 × 1765	4510 × 1765 × 1675
največja hitrost (km/h)	177	173	166	177
pospešek 0-100 km/h (s)	10,0	11,4	13,7	11,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	11,7/7,7/9,1	13,0/7,9/9,8	12,9/7,8/9,7	12,0/7,7/9,3
cena osnovnega modela (SIT)	5.850.000	4.831.468	5.704.000	5.690.000

avto magazin HONDA CR-V 2.0i VTEC

110 kW (150 KM) • 10,2 s • 177 km/h • 12,1 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti	s
Pospeški	
0-60 km/h:	4,4
0-80 km/h:	6,9
0-100 km/h:	10,2
0-120 km/h:	14,7
0-140 km/h:	20,8
0-160 km/h:	31,7
1000 m z mesta:	32,0
	(160 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	11,5
80-120 km/h (V.):	17,8

Največja hitrost	177 km/h (V)
------------------	--------------

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	10,8
največje povprečje	15,1
skupno testno povprečje	12,1

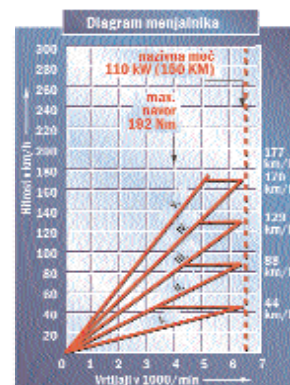
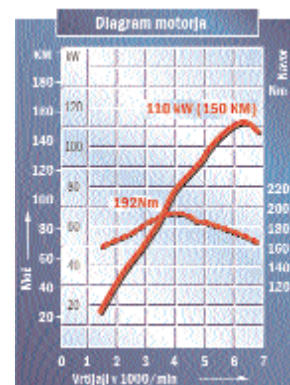
Trušč v notranjosti	dB
Prestava III.	58
50 km/h	59
90 km/h	65
130 km/h	70
Prosti tek	36

Natančnost merilnika hitrosti	resnično km/h
30	30,7
50	48,7
70	68,1
90	87,3
100	96,9
130	124,3
150	143,0

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	74,7
od 100 km/h:	41,5

Okoliščine meritev
 T = 20 °C
 p = 1005 mbar
 rel. vl. = 79 %
 Stanje kilometrskega števca: 6485 km
 Gume: Bridgestone Dueler H/T

Napake med testom
 - brez napak



CENE (AC Mobil) **SIT**
 OSNOVNI MODEL: 5.850.000
 TESTNO VOZILO: 6.850.000

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:
 3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 6 let garancije za prerjavljenje, 3 leta garancije za lak
Obvezno zavarovanje:

134.200 SIT
 Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):
 207.900 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:
 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 86,0 × 86,0 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 9,8 : 1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 6500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,6 m/s - specifična moč 55,1 kW/l (74,9 KM/l) - največji navor 192 Nm pri 4000/min - ročnica gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (PGM-FI) - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno olje 4,2 l - akumulator 12V, 47 Ah - alternator 95 A - uravnava katalizator

Prenos moči:
 samodejno prikljopljiv štirikoleni pogon - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,533; II. 1,769; III. 1,212; IV. 0,921; V. 0,714; vzvratna 3,583 - prestava v diferencialu 5,062 - platišča 6,5J × 16 - gume 205/65 R 16 T, kotalni obseg 2,03 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,7 km/h

Voz in obese:
 terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx - ni podatka - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, prečna vodila, poševna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji (ročica na armaturni plošči) - volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zasuka med skrajnjima točkama

Mere:
zunanje: dolžina 4575 mm - širina 1780 mm - višina 1710 mm - medosna razdalja 2630 mm - kolotek spredaj 1540 mm - zadaj 1555 mm - najmanjša razdalja od tal 200 mm - rajdni krog 10,4 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1480-1840 mm - širina (komolci) spredaj 1500 mm, zadaj 1480 mm - višina nad sedežem spredaj 980-1020 mm, zadaj 950 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1090 mm, zadnja klopa 980-580 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnja klopa 470 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtlačnik (normno) 527-952 l - posoda za gorivo 58 l

Mase:
 prazno vozilo 1476 kg - dovoljena skupna masa 1930 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obremenitev strehe 40 kg

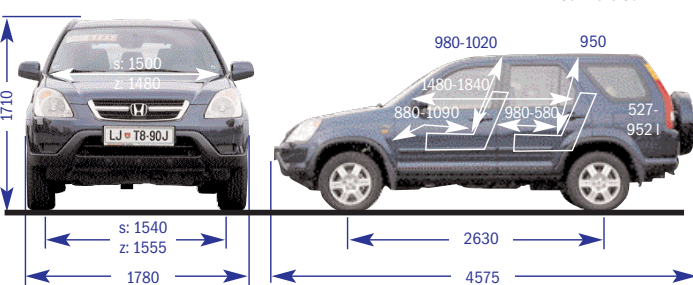
Zmogljivosti (tovarna):
 največja hitrost 177 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,0 s - poraba goriva (ECE) 11,7/7,7/9,1 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Terenske zmogljivosti (tovarna):
 premagovanje vzpona ni podatka - dovoljen bočni nagib ni podatka - vstopni kot 29 °, prehodni kot 18 °, izstopni kot 24 ° - dovoljena globina vode ni podatka

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Štirikolesni pogon in 150 »konjev« bi lahko pomenilo veliko zabave med vožnjo, a pri CR-V-ju ni tako. Sistem štirikolesnega pogona je za kaj takega »preparaten«, nagibanje v ovinkih na asfaltu pa preveliko.

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- ➕ prostor na zadnjih sedežih in v prtlačniku
- ➕ zmogljiv motor
- ➕ natančen menjalnik
- ➕ uporabnost
- ➕ videz
- ➕ dvojno odpiranje vrat prtlačnika
- ➖ preglednost nazaj
- ➖ pomanjkljivo upravljanje z zračniki
- ➖ namestitve ročne zavore
- ➖ premalo prostora na prednjih sedežih (vzdolžni pomik)
- ➖ premalo prostora za drobnarije

Zunanost (15)	13	Deluje precej terensko, izdelava pa je Hondino vrhunska.
Notranost (140)	108	Spredaj je pretesno za dolgine, sicer pa je na zadnjih sedežih in v prtlačniku veliko prostora.
Motor, menjalnik (40)	36	Dvolitrski bencinski štirivaljni sicer ni najboljša izbira za »terenca«, na cesti pa se odlično izkaže.
Vozne lastnosti (95)	75	Na terenu ne gre pričakovati čudežev, v asfaltnih ovinkih se nagiba: CR-V je klasičen mehki terenec.
Zmogljivosti (35)	30	Dober motor pomeni dobre zmogljivosti, še posebej glede na težo in veliko čelno površino.
Varnost (45)	34	Zavorna pot bi bila lahko krajša, sicer pa je občutek ob zaviranju dober.
Gospodarnost (50)	38	Poraba glede na tip avtomobila ni previsoka, vseeno pa bo čez kako leto dizel dobrodošel. Garancija je vzpodbudna
Skupaj	334	Nikjer ne izstopa pretirano, a hkrati tudi ne trpi zaradi izrazitih slabosti. Tehnika je še vedno v samem vrhu, motor je (kot se za Honda spodobi) odličen in poskočen, menjalnik uporabniku dokaj prijazen, ergonomija standardno japonska, kot je tudi kakovost izbranih materialov. Dobra izbira, le cena bi lahko bila malo bolj ugodna.

Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5