



Forma viva

Ni naključje, da smo prenovljeno Hondo CR-V s povsem novim dizelskim motorjem fotografirali ravno ob čudovitih skulpturah Forma viva. Ker to ime v prevodu pomeni živa oblika, se nam je zdel zato primeren kraj za opis tega avtomobila. CR-V 2.2 CDTi je namreč še kako živ avtomobil.

Anajprej nekaj o sami zunanosti in notranosti nove CR-V. Ko so spremenjili zunanjo podobo, so pri Hondi sledili načelu, da je evolucija boljša od revolucije. Zato je ta avto le nadgrajen in izpopolnjen glede na predhodni model. Linije karoserije so nekoliko bolj modne in predvsem vsečne, saj nova maska z žarometoma zadovolji vse trenutne oblikovske standarde med športnimi terenci. Avto navzven deluje velik in razkošen, saj niso varčevali z ličnimi kromiranimi dodatki na nosu in stranskih vratih. Ne moremo mimo pohvale 16-palčnih platišč iz lahke zlitine, ki so del serijske opreme in dobro zaključujejo elegantno zunanost avtomobila.

V notranosti prenovljena armaturna plošča nadaljuje elegantno linijo s kromiranimi obroba mi gumbov klimatske naprave in zračenja (samodejna klima je tu serijsko). Pohvala gre

uporabnim predalčkom v sredinski konzoli, vratih in na delu armature poleg ročne zavore (ta je že kar nekoliko reliktično nameščena, saj je vzvod zavore pokončen in blizu volana). Manj zadovoljni pa smo bili z namestitvijo in dimenzijami volanskega obroča. Sam volanski mehanizem sicer dobro deluje, je natančen in lahek, a velik obroč in njegov naklon nekako ne sodita v tako športnoeleganten avto. Obvolanske tipke so sicer dokaj dobro nameščene, a delujejo zastarelo. Žal poznamo tudi ličnejšo izvedbo večopravilnega volana med avtomobili tega razreda. Merilnika vrtljajev in hitrosti sta dobro vidna, kar pa ne moremo zapisati za potovalni računalnik, ki ponudi neergonomski dostop do informacij (do merilnikov je treba stegniti roko) in premajhne ter težko berljive številke.

Sedenje na ogrevanih usnjenih sedežih je dobro, predvsem udobno. Pohvalili bi tudi



dobro preglednost iz (v vse smeri nastavljivega) voznikovega sedeža in soliden bočni oprijem sedežev glede na zmogljivosti, ki jih avto ponudi.

Prostora in udobja je v CR-V veliko, tudi visokorasli potniki ne bodo imeli težav. Prtljažnik, ki je seveda povečljiv na račun tretjinsko zložljive zadnje klopi, omogoča celo prevoz dveh gorskih koles brez dodatnega razdiranja. Za povrh vsega ima Honda v dnu še skrito zložljivo piknik mizico, ki je kot nalašč za udobne izlete v naravo. Malo kolesarjenja v dvoje, družinski piknik - pri vsem tem se CR-V izkaže z odliko. V mislih so imeli celo bolj udobno nakupovanje, saj se zadnja šipa ločeno dvigne s pritiskom na gumb ključa in vrečke, ne da bi si mazali roke, postavite v prtljažnik.

A to še ni vse. V uvodu smo pisali o nekakšni živahnosti. O, še kako živahna je ta Honda! Upamo si trditi, da je to trenutno najboljši in najsodobnejši dizel s prostornino okrog dveh litrov, ki jih najdete med SUV-i. Je tih (nekoliko moti le nežno zvižganje turbine) in zmogljiv. Svojih 140 KM uspešno prenaša na podlago (motor dobro vleče že z območja najnižjih vrtljajev) s stalnim prednjim pogonom, kar pripomore k zmerni porabi na cestah z dobrim oprijemom, v primeru spolzkega cestišča ali terena pa se prek dvojne črpalke v prenos moči na tla vključi še zadnji par koles. Motor se pohvali še z odličnim navorom, saj ta znaša pri vsega 2.000 vrtljajih že 340 Nm. Ob natančnem šeststopenjskem menjalniku je vožnja pravi užitek tako na cesti kot terenu.

Tam, kjer se osebni avtomobili vdajo, se CR-V dobro izkaže. Za zmerno zahtevne terene (na primer kolovozne poti) je razdalja od tal do dna avtomobila dovolj velika, da se ne povzroča škode med izleti v manj obljudeno naravo. Treba je poudariti, da avto nima reduktorja ali diferencialnih zapor, zato kljub vsemu v blato ni treba riniti z njim.

Ob vsej opreми, ki jo avto ponuja (ABS, elektronska ojačitev in porazdelitev zavorne sile, nadzor stabilnosti vozila, štiri varnostne blazine, električni pomik šip, centralno daljinsko zaklepanje, usnje, samodejna klimatska naprava, tempomat, meglenke), in odličnem motorju je cena sedem milijonov na mestu. Ob dobri zanesljivosti Hondinih avtomobilov vsekakor sodi med najboljše male športne terence.

Še to: v tem avtomobilu zaradi zmogljivosti in udobja voznik včasih pozabi, da pravzaprav sedi v terencu. Tege se zave šele takrat, ko je v stoječi koloni za stopničko višji od drugih avtomobilov. ■



Honda CR-V 2.2 CDTi ES

Cena osnovnega modela:	7.490.000 SIT
Cena testnega vozila:	7.585.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=11 °C / p=1011 mbar / rel. vl.: 37 % / Stanje km števca: 2278 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	10,7 s
402 m z mesta:	17,5 s (127 km/h)
1000 m z mesta:	32,3 s (158 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV):	8,6 s
50-90 km/h (V):	11,0 s
80-120 km/h (V):	12,1 s
80-120 km/h (VI):	16,2 s

NAJVEČJA HITROST

183 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,7 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2204 cm³ - največja moč 103 kW (140 KM) pri 4000/min - največji navor 340 Nm pri 2000/min. Prenos moči: samodejno vklopljiv štirikolesni pogon - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/65 R 16 T (Bridgestone Dueler H/T). Mase: prazno vozilo 1631 kg - dovoljena skupna masa 2140 kg. Mere: dolžina 4615 mm - širina 1785 mm - višina 1710 mm - prtljažnik 527-948 l - posoda za gorivo 58 l. Zmogljivosti: največja hitrost 183 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,6 s - poraba goriva (ECE) 8,1/5,9/6,7 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor, menjalnik
- ▲ oprema, videz

▼ volan

- ▼ potovalni računalnik (nepregleden, težko dostopen)

Končna ocena

CR-V je vsečna, nudi veliko udobja in varnosti, dizelski motor pa navdušuje v prav vseh pogledih. Kljub temu, da avto požene tudi do 185 km/h, v povprečju med živahno vožnjo ne porabi več kot 10 litrov.