



Za mestne lovce

Po prenovi edinega terenca Honda ostaja zvesta svojim neterenskim koreninam, kvečjemu še bolj je namenjena razvijanju na asfaltu.

besedilo: **Matevž Hribar** • foto: **Aleš Pavletič**

► Honda nikoli ni slovela kot proizvajalec pravih, klenih terenskih vozil kot Toyota, na primer. CR-V, predstavljen že pred 14 leti, že v osnovi ni bil namenjen gozdnim vlakam, čeprav bi mu, ko opazujem stare fotografije na svetovnem spletu, lahko pripisali veliko več robustnosti kot novi različici. Poiščite fotografije vseh generacij in jasno vam bo, kam pes taco moli. Proti cesti!

Tale testna je izdelana v Združenem kraljestvu (tako piše v prometni), sicer pa CR-V za različne svetovne trge prihaja še iz tovarn na Japonskem, ZDA in Kitajskem. Končna izdelava je na zelo kakovostni ravni, kar

se občuti in opazi predvsem v notranjosti. Nenatančnih spojev ni, na otip so komponente kakovostne in tudi zato je počutje v notranjosti zelo dobro. Morda je le malo preveč zadržano črna, a barvo lahko seveda izbirate – na voljo sta tudi svetlejša plastika in svetlo usnje na sedežih. Po višini nenastavljiva naslonjala za roke najdemo na sprednjih sedežih in na zadnji klopi, ki je vzdolžno pomična, naslon pa je deljiv tretinjsko, poleg tega ima tudi luknjo za smuči. V prtljažniku je pri opremi Executive serijsko vgrajena še polica, ki ga razdeli na dva dela. Sedi se visoko in razgled na cesto je dober, po zaslugi velikih

ogledal pa ima voznik dobro sliko dogajanja za hrbtom in ob bokih. Za sprednjo šipo na strehi, tam, kjer sta dve bralni lučki in predal za očala, je tudi konveksno ogledalo za dober razgled na zadnjo klop. Da je mularija pod kontrolo. Prostora za noge in glave je veliko tudi zadaj, vsaj kadar ne potrebujemo velikega prtljažnika in je klop v zadnjem položaju. Skratka, notranjost tega Hondinega SUV-a združuje udobje limuzine, prostornost enoprostorca in razgled terenca.

Letos prenovljeni CR-V je v tej dizelski različici pridobil 10 'konjev' in prav toliko njutonmetrov. 150 prvih in 350 drugih ima po novem in vsega skupaj je dovolj za udobno in hitro prevažanje ter doseganje (za 'terenca') spoštljivih potovalnih hitrosti. Pri hitrosti 150 kilometrov na uro motor brni s tri tisoč vrtljaji in ob tem, če verjamemo potovalnemu



računalniku, pije 8,9 litra goriva na sto kilometrov. Tistih 6,5 litra, kolikor je tovarniško navedena poraba pri kombinirani vožnji, je težko, verjetno skoraj nemogoče doseči, saj se je na testu pri povsem zmerno težki nogi gibala od 8,7 do 9,1 litra. Zanimivo, da ob prižigu opozorilne lučke za nizek nivo goriva potovalni računalnik pokaže le še 40 kilometrov dosega. Upam, da laže, saj je včasih črpalka dlje kot 40 kilometrov stran.

Testni model je bil opremljen z ročnim šeststopenjskim menjalnikom. Ta se je pri pretikanju v drugo prestavo bolj upiral kot

“Pri povsem zmerno težki nogi se je poraba gibala od 8,7 do 9,1 litra.”

pri drugih, še zlasti hladen, pa tudi sicer sem mnenja, da takole luksuznemu terencu bolj pristaja samodejni. No, podvožje dopušča tudi hitrejšo, bolj športno vožnjo, a kaj, ko pogon niti najmanj ni namenjen zabavi. V osnovi je namreč gnan sprednji kolesni par, ob zdrsu pa se moč prenese še nazaj. To sem si lahko natančno ogledal na oblačnem pomladni dan na makadamski poti, nedaleč od asfaltne, ki vodi na Pokljuko ...

Snega razen malih zaplat v luknjah konec aprila ni bilo več, sploh ne na lepi



Kratek test

“Notranjost tega Hondinega SUV-a združuje udobje limuzine, prostornost enoprostorca in razgled terenca.”



makadamski cesti, dokler... Dokler nisem pripeljal do nekaj metrov dolgega pasu zbitega in mokrega snega. Sledi ni bilo, kot kaže, se ni čez peljal še nihče. Ni bilo videti hudo, pa sem zapeljal v za ped debelo snežno odejo, a ne daleč. Honda je nasedla na nizek trebuh, kolesa so se vrtela v prazno in ni šlo več – ne naprej ne nazaj. Šele s pomočjo dvigalk in lesenih kolov, ki sem jih podložil pod gume, je po približno pol ure avtomobil spet stal na pesku. Če bi pogon poleg izklopa nadzora stabilnosti vozila VSA ponujal vsaj še zaporo diferenciala, bi morda šlo tudi brez tega, pa če bi imel zimske gume, tudi, ampak ... Samo toliko, gospodje, ki si boste (ali ste si že) privoščili CR-V, da bi peljali družino smučat – to zagotovo ni avtomobil, namenjen terenskim podvigom. Saj veste, boljše polovice znajo biti očitajoče nadležne, ko gre na družinskem izletu kaj narobe. ❧❧



Honda CR-V 2.2 iDTEC Executive B

Cena osnovnega modela: 33.490 EUR
Cena testnega vozila: 34.040 EUR

NAŠE MERITVE

T = 18 °C / p = 1.150 mbar / rel. vl. = 43 % / Stanje kilometrskega števca: 2.377 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 10,1 s
402 m z mesta: 17,1 s
(130 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV/V): 7,8 s/10,6 s
80–120 km/h (V/VI): 10,0 s/12,5 s

NAJVEČJA HITROST

190 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 40,5 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupna testna povprečje 8,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 2.199 cm³
– največja moč 110 kW (150 KM) pri 4.000/min – največji navor 350 Nm pri 2.000–2.750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 225/60 R 18 H (Dunlop Grandtrek ST30).

Mase: prazno vozilo 1.722 kg – dovoljena skupna masa 2.160 kg.

Mere: dolžina 4.570 mm – širina 1.820 mm – višina 1.675 mm – prtljajnik 524–1.532 l – posoda za gorivo 58 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 190 km/h – pospešek 0–100 km/h 9,6 s – poraba goriva [ECE] 8,0/5,6/6,5 l/100 km, izpust CO₂ 171 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ miren in močan motor
- ▲ prostorna in uporabna notranjost
- ▲ kakovostna izdelava

- ▼ zatikajoča se druga prestava
- ▼ slabe terenske zmogljivosti

Končna ocena

Dobra izdelava, močan motor, prostornost in udobje so (še vedno) prednosti Hondinega mestnega terenca, a verjetno bo samodejni menjalnik za tak slog avtomobila boljša izbira.