

Stvar ekonomije

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

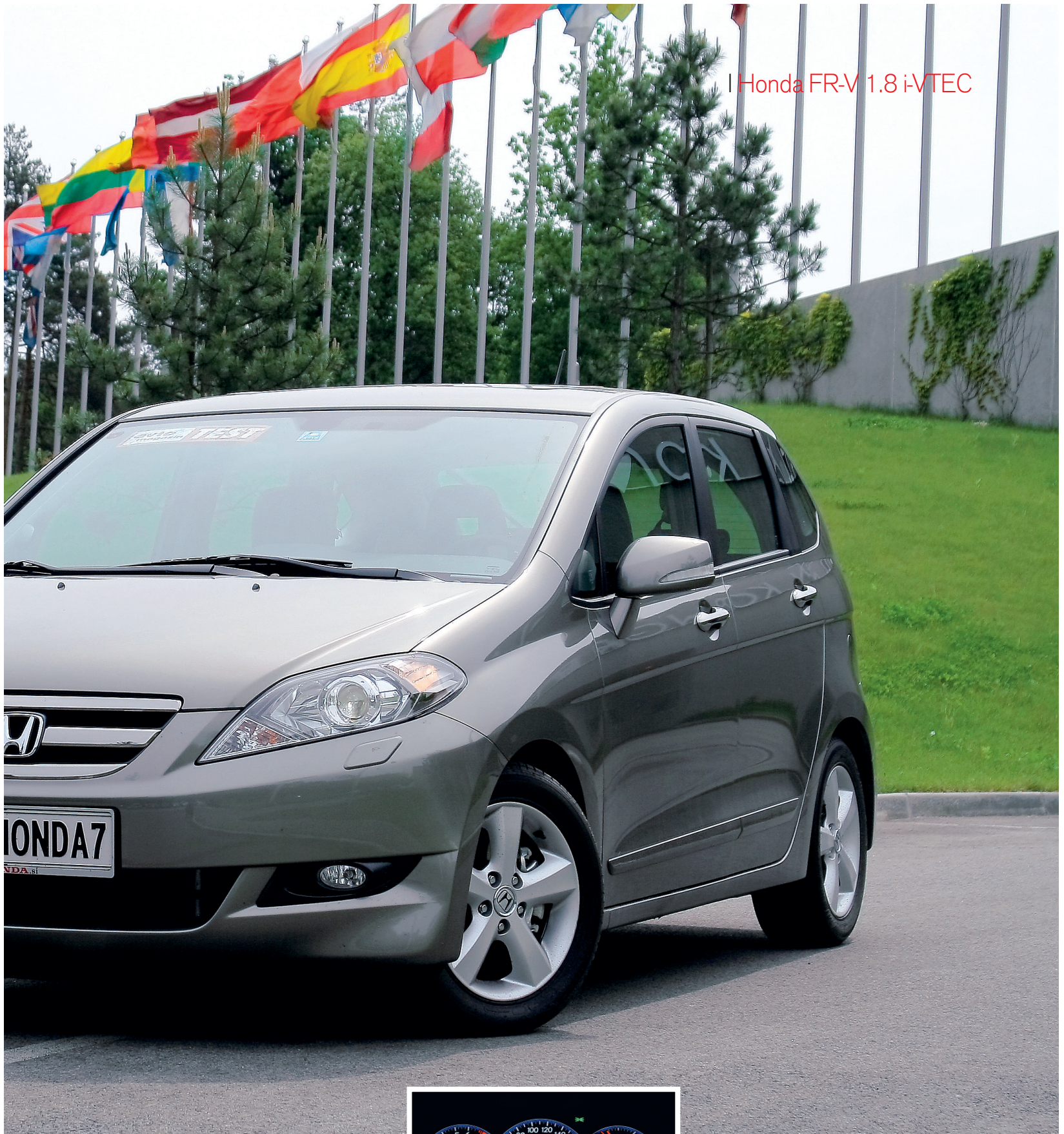
Ideja o šestsedežnih avtomobilih s po tremi sedeži, postavljenimi v dveh vrstah, ni nova. Pravzaprav je tako zelo stara, da je večina nanjo že pozabila. Spomnimo se samo ameriških 'križark' iz šestdesetih, ali še bolje Citoenovega Spačka. Tudi ta je imel v svojih zgodnjih letih namesto dveh sedežev spredaj klop, na katero so lahko sedli trije potniki.



►► Klopi v Hondi ne boste našli. Razumevanje udobja in predvsem varnost sta v zadnjih tridesetih letih k sreči toliko napredovala, da ima vsak potnik v FRV-ju svoj sedež. In kje se potem skriva smisel takšne razporeditve? V dolžini avtomobila. Šestsedežni FR-V je od petsedežnega Cívica daljši komaj za dobre tri centimetre, medtem ko je na primer razlika med petsedežnim Toyotínim Aurisom in sedemsedežno Corollo Verso velika debelih 14 centimetrov. Ali povedano drugače – Corolla Verso je za osem centimetrov daljša od Hondi FR-V, ob tem pa ne smemo pozabiti, da je udobje, ki ga Verso ponuja na sedežih

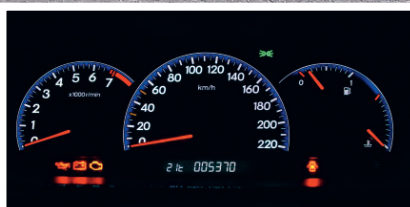
povsem zadaj (v tretji vrsti), daleč od tistega na prednjih ali srednjih.

Res je, tudi potnik, ki bo v Hondi FR-V sedel na srednjem sedežu spredaj, ne bo sedel udobno. Še več, če bo to odrasel človek, bosta utesnjeno sedela tudi voznik in skrajni desni sopotnik, zato pa lahko rečemo, da je osem centimetrov dovolj velika razlika, ki pride prav, ko v mestih iščemo parkirni prostor.



Honda FR-V 1.8 i-VTEC

HONDA7



Pogoj za takšno razporeditev sedežev je, da prestavna ročica s tal roma na armaturno ploščo. To je danes, še posebej pri enoprostorcih, postalo že skoraj pravilo. Težava, s katero so se srečali Hondini inženirji, pa je, kam s tipkami, stikali in predali, ki jih navadno najdemo tam okoli. Pri FRV-ju so to težavo odlično rešili. Osrednji informacijski zaslon je občutljiv za dotik, s čimer so se

“Šestsedežni FR-V je od pedsedežnega Civica daljši le za dobre tri centimetre.”

lahko izognili kopici gumbov, namenjenih ukazovanju, predale, ki jim jih ni uspelo pospraviti v višino nog (pepelnik, držali za pločevinki, predal pred sovoznikom), so skrili v srednji sedež (očitno so že takoj na začetku vedeli, da ne bo prav pogosto zaseden), povrh pa so voznikovo delovno okolje opremili še z večfunkcijskim volanskim obročem.



Kratek test



Tudi sicer lahko rečemo, da je FR-V funkcionalen avtomobil. Sedeže je mogoče posamično zalagati, jih izdatno nastavljati, dno zadaj je v vseh primerih vedno ravno, zahvaljujoč petim vratom pa je dostop z vseh strani avtomobila v notranjost udoben. Zmotijo druge stvari, kot so prekratek vzdolžni pomik prednjih sedežev ali pa utesnjenost spredaj, dostop k zadnji vrsti sedežev in preglednost nazaj, ko je v vozilu šest potnikov. Tako postane hitro jasno, da je FR-V v prvi vrsti namenjen prevozu petih, in šele ko je to resnično nujno, tudi šestih potnikov.

“Z letošnjim modelnim letom je namesto 2,0-litrskega bencinskega motorja s 110 kW v nosu manjši 1,8-litrski i-VTEC.”

prevoženih kilometrov. Še manj spodbudna je njegova vsakodnevna uporabnost. Tehnologija prilagodljivega odpiranja ventilov (i-VTEC) sicer poskrbi, da je navora dovolj tudi v najnižjem delovnem območju motorja, kar omogoča resnično umirjeno vožnjo, toda če si zaželite kaj več, je treba motor pognati v višje vrtljaje. Pa ne proti številki 3.000. V območju od 3.000 do 4.500 vrtljajev v minuti se zdi, kot da ta motor ne zaživi povsem. Na voznikove ukaze se odziva anemično in hitrost med pospeševanji narašča počasi. Da štiri-valjnik v sebi skriva 140



Kljub temu pa ne moremo govoriti o običajni kombilimuzini. To jasno govorita že višina in širina, predvsem pa poraba goriva. Z letošnjim modelnim letom je namesto 2,0-litrskega bencinskega motorja s 110 kW v nos vstopil 1,8-litrski i-VTEC. Prav takšen, kot ga poznamo v Civicu. Torej s 103 kW moči in 174 Nm navora. In če tam razveseljuje s svojo močjo in spodobno porabo, mu to v FRV-ju ne uspeva več. Čelna površina, ki jo mora odpraviti, in dobrih 200 kilogramov večja masa sta očitno prevelik zalogaj zanj, zato pri običajni vožnji ne računajte na porabo pod 11 litri goriva na sto

‘konjičev’, razkrije šele pri 5.000 vrtljajih, ko preide v nov režim odpiranja ventilov. Takrat se tudi oglasi z bolj zdravim zvokom in se z veseljem zavrti do 7.000 vrtljajev v minuti, čeprav se njegovo rdeče območje začne pri 6.800. Nekaj veselja pri tem pričarata odlično preračunan šeststopenjski menjalnik in zdrav zvok motorja, ki ga je slišati skozi izpušno cev. Na porabo okoli 11 litrov goriva na sto prevoženih kilometrov pa pri taki vožnji pozabite, saj poraba zlahka poskoči do 14 litrov in več. To pa so številke, ki se pri povprečnem družinskem proračunu verjetno ne izidejo več.

I Honda FR-V 1.8 i-VTEC

Honda FR-V 1.8i Executive

Cena osnovnega modela: 23.990 EUR
Cena testnega vozila: 24.440 EUR

NAŠE MERITVE

(T=21 °C / p= 1.025 mbar / rel. vl.: 51 % / Stanje števca: 5.179 km)

POSPEŠKI

0–100 km/h: 11,0 s
402 m z mesta: 17,8 s (128 km/h)
1.000 m z mesta: 32,6 s (159 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV.): 11,5
50–90 km/h (V.): 16,4
80–120 km/h (V.): 15,8
80–120 km/h (VI.): 20,0

NAJVEČJA HITROST

190 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 39,0 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – gibna prostornina 1.799 cm³ – največja moč 103 kW (140 KM) pri 6.300/min – največji navor 174 Nm pri 4.300/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 205/55 R 16 V (Michelin Pilot Primacy).

Mase: prazno vozilo 1.494 kg – dovoljena skupna masa 1.975 kg.

Mere: dolžina 4.285 mm – širina 1.810 mm – višina 1.610 mm

– prtjažnik 439 l – posoda za gorivo 58 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 190 km/h – pospešek 0–100 km/h v 10,6 s – poraba goriva (ECE) 9,4/6,3/7,5 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ mestno uporabna dolžina
- ▲ prilagodljiva notranjost
- ▲ rešitve na armaturni plošči
- ▲ predali v srednjem sedežu spredaj
- ▲ ravno dno zadaj
- ▲ menjalnik

- ▼ navor v srednjem delovnem območju
- ▼ poraba goriva
- ▼ kratek vzdolžni pomik sedežev spredaj
- ▼ utesnjenost spredaj (šest potnikov)
- ▼ preglednost in dostop nazaj (šest potnikov)

Končna ocena

FR-V ni napačen avto. V svoji notranjosti ponuja kup zanimivih rešitev, povrhu pa je kljub šestim posamičnim sedežem dovolj kratek, da je uporaben tudi za vožnjo po mestu. Manj navdušujoč je bencinski motor, ki je preveč ‘športen’, da bi lahko predstavljal ugodno rešitev v tem enoprostorcu. Kaj v resnici zmore, pokaže šele v zgornjem delovnem območju, tam pa zahteva temu primerno količino bencina.

Honda FR-V 1.8 i-VTEC je torej še en primer, ki dokazuje, da se kombinacija enoprostorskih vozil in atmosfersko polnjenih bencinskih motorjev ne obnese najbolje. Nižja začetna investicija kasneje pač zahteva nekoliko več vložene denarja. In temu se ne da izogniti. Ampak če je razlika v ceni velika 4.200 evrov – toliko je bencinski FR-V v osnovi cenejši od dizla – je to vseeno vredno premisleka, kajne? ☐☐