



Tri v vrsto

Križec, krožec, križec, krožec, ck - trije v vrsti. Zmaga. Se še spomnite te igrice?

Nanjo so se (verjetno) pred leti spomnili Fiatovi inženirji in nastala je Multipla, tisti prikupni enoprostorec z zanimivimi lučmi, ki so ga Fiatovci pred kratkim oblikovno potisnili v sivo povprečje. In Multipla se je kar dobro prodajala. Osvojila je celo kak naslov družinskega avta oziroma enoprostorca leta. Ampak zanimivo, drugi avtomobilski proizvajalci (in avtomobilska industrija je močno nagnjena h kopiranju) se za koncept niso ogreli.

Potem se je vendarle našel nekdo, ki si je upal: Honda je naredila FR-V-ja. Logika je (tako kot pri Multipli) povsem jasna: prostora za šest na

povprečni avtomobilski dolžini. Vprašanje, zakaj bi si človek želel imeti v avtu prav šest in ne recimo pet ali sedem sedežev, sicer pustimo ob strani (in dejstvo, da še nikoli nisem videl FR-V-ja ali Multiple, v kateri bi bili vsi sedeži zasedeni) in raje preverimo, kako se koncept obnese v praksi.

FR-V po zunanjih merah ni velikan, kljub temu pa njegova zasnova v notranjosti obljublja veliko, predvsem v dolžino. Na zadnji klopi s koleno res ni težav (se pa sedi malo prenizko) in v širino čudežev tudi ne pričakujte. Trije odrasli bodo, skratka, zadaj sedeli čisto spodobno, morda celo malo bolje kot v klasičnem limuzinskem kombiju tega velikostnega razreda. In za njimi je povsem

spodoben prtljažnik, ki ga recimo v klasičnem enoprostorcu te velikosti in s sedmimi sedeži pač ne boste našli. Trije v vrsto ...

Malo manj veselja bo spredaj, če voznik (in tudi sopotnik) nista po japonskih standardih. Vzdolžni pomik prednjih sedežev je nadvse skopo odmerjen in misel o udobnem sedenju za volanom lahko tisti, ki merite meter osemdeset ali malo čez, kar pozabite. Pa čeprav so sedeži sicer prijetno udobni.

In še z eno stvarjo se bo treba sprijazniti: tudi spredaj so trije v vrsti. To pomeni, da je voznikov sedež bližje vratom, kot bi si želeli, in da je počutje za volanom v vsakem primeru utesnje-



no, če pa spredaj sedijo trije, je to še bolj zaznavno. Nekaj je mogoče rešiti z različno vzdolžno nastavitvijo voznikovega in srednjega sedeza, a edini pravi minus ostaja - leva roka voznika je preblizu vratom, desna pa preblizu sopotniku (če je tam).

Škoda, kajti med vožnjo je ta FR-V zabaven partner. 2,2-litrski dizel sicer za te čase zelo zmernimi 140 'konji' se dobro kosa s toni in šesto kilogramov, kolikor tehta tale FR-V. Končna hitrost je 190 kilometrov na uro, šest-stopenjski menjalnik pa pomeni, da se motor pri avtocestnih potovalnih hitrostih vrti z dovolj malo vrtljaji, da ni zvočno nadležen. Pa to seveda ne pomeni, da vrtljajev ne mara - prav nasprotno, nadvse rad se zavrti do rdečega polja (in malo čez). Pri tem, zanimivo, poraba ne trpi prehudo - prav veliko čez osem litrov se ne bo povzpela.

Da je prestavna ročica nameščena precej višje, na armaturno ploščo (seveda zato, da pod njo ostane prostor za noge sredinskega potnika), je nekatere precej motilo, večine pa sploh ne. Še več, stvar je lahko med ovinki zelo priprava. Zaradi širine, živahnega motorja in za limu-

»Oznaka opreme Executive B pomeni tudi izjemno bogato opremo.«

zinski kombi prijetno natančnega volana je FR-V zdaj najbolj športen enoprostorec (če seveda izvajamo razne posebne različice, kot je recimo Zafira OPC). Nekaterih v redakciji kar nismo mogli potegniti iz njega - pa nimajo družine in tudi petih prijateljev hkrati niso vozili ...

Oznaka opreme Executive B pomeni tudi izjemno bogato opremo, od navigacijske naprave do usnja na sedežih, a je cena kljub temu še ugodna - dobrih sedem milijonov tolarjev za tak paket avtomobila je res veliko denarja, a ne tudi previsoka cena.

Tri v vrsto je torej lahko zmagovalna poteza, toda le, če ste se pripravljeni sprijazniti z nekaj pomanjkljivostmi; in ker je večina teh minusov opazna le pri višjih voznikih, je odločitev še lažja. Tri v vrsto in gremo ... ■

Honda FR-V 2.2 i-CDTi Executive

Cena osnovnega modela:	7.290.000 SIT
Cena testnega vozila:	7.385.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=14 °C / p=1029 mbar / rel. vl.: 63 % / Stanje km števca: 2394 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	10,3 s
402 m z mesta:	17,3 s (130 km/h)
1000 m z mesta:	31,8 s (163 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV/V):	8,2/10,8 s
80-120 km/h (V/VI):	10,0/13,1 s

NAJVEČJA HITROST

190 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 39,5 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,1 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: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 V (Michelin Pilot Primacy).

Mase: prazno vozilo 1595 kg - dovoljena skupna masa 2095 kg.

Mere: dolžina 4285 mm - širina 1810 mm - višina 1610 mm - prtljažnik 439-1049 l - posoda za gorivo 58 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 187 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,3 s - poraba goriva (ECE) 8,0/5,5/6,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oprema
- ▲ prtljažnik
- ▲ lega na cesti
- ▼ prekratek vzdolžni pomik sedežev
- ▼ preozka notranjost
- ▼ namestitvev nekaterih stikal

Končna ocena

Dvakrat trije plus dovolj velik prtljažnik ni slaba rešitev, še zlasti če je združena s tehnično izoblikovanostjo Honde. Dizel v nosu je le tretji križec ali krožec v vrsti.