

Nekaj vmes z nekaj napakami

Razred manjših (a v resnici ne ta ko zelo majhnih) križancev se nezadržno širi in eden najnovejših konkurentov v njem je Honda HR-V.



► Ime HR-V ima pri Hondi kar nekaj zgodovine. Prva je namreč na ceste zapeljala že leta 1999 in že takrat je bila v resnici to, kar so zdaj tako priljubljeni križanci, in že takrat je bila manjši brat večjega CR-V-ja, vključno s štirikolesnim pogonom, ki ga je dobila od njega. Omišljati si jo je bilo mogoče tudi s tremi vrati. Prvo lastnost novi HR-V, ki je na ceste zapeljal slabo desetletje, potem ko se je poslovil prvi, ima, druge ne več.

To niti ni presenetljivo, saj je HR-V precej zrasel in se lahko po velikosti mirno primerja z originalnim CR-V. Tudi v notra-



njosti, vendar ne povsem. Res je, da je na zadnjih sedežih ogromno prostora (razen za glave, tu zna biti kak konkurent boljši), a Hondini inženirji (ali pa so za to morda krivi v marketingu) so to dosegli s poceni, vendar ne najprimernejšim trikom: vzdolžni pomik prednjih sedežev je namreč neprimerno kratek, kar pomeni, da je za višje voznike za volanom ne le zelo malo, ampak tam nekje od 190 centimetrov (ali že kakšnega manj) naprej tudi premalo. Le redko se nam namreč zgodi, da bi višji člani redakcije volan morali umikati proti armaturni plošči, da rok nimajo preveč pokrčenih, kolen pa takšni tako ali tako nimajo kam dati. Škoda, kajti tudi če bi bil vzdolžni pomik za kakih 10 centimetrov večji (v smeri nazaj, seveda), bi še vedno lahko zapisali enake trditve o prostornosti zadaj.

Ta težava spredaj je tudi največji minus HR-V-ja, in medtem ko lahko (oziroma bo) od nakupa odvrne previsoke voznike, bodo vsi drugi lahko zadovoljni. Sedežna površina prednjih sedežev bi lahko bila malce daljša (za boljšo oporo stegnom), a v celem so dovolj udobni, sedenje pa je, kot se za križanca spodobi, prijetno visoko. Merilniki pred voznikom so premalo pregledni, saj je tisti za hitrost linearen in zato premalo natančen pri mestnih hitrostih, sredi njega pa je precej neizkoriščenega prostora (kamor bi lahko na primer namestili še digitalni prikazovalnik hitrost). Tudi desni, grafični merilnik je sla-

bo izkoriščen, saj je njegova ločljivost premajhna, pa tudi podatki, ki jih prikazuje, bi bili lahko bolje prilagodljivi.

Oprema Executive pomeni, da ima razvedrilno-informativni sistem Honda Connect z velikim 17-centimetrskim (7-palčnim) zaslonom (seveda je občutljiv na dotik in zna prepoznati večprstne geste) tudi navigacijo (Garminovo), v njegovem ozadju pa teče operacijski sistem Android 4.0.4 – aplikacij zanj pa je trenutno bore malo.

Majhen minus smo pripisali ročici šeststopenjskega ročnega menjalnika, ki ima usnje šivano tako, da žuli voznikovo dlan. Menjalnik je sicer ena boljših strani avtomobila: dobro izračunan, s kratkimi, natančnimi, pozitivnimi gibi prestavne ročice. Odličen je tudi motor: kljub 'le' 88 kilovatom (oziroma 120 'konjem') daje vtis, da je precej zmogljivejši (spet: tudi zaradi menjalnika), odlično pa se znajde tudi pri avtocestnih hitrostih. Le zvočna izolacija bi lahko bila boljša, ne le pri motorju, ampak tudi na dnu avtomobila.

Če motorju zamerimo malce preveč hrupa, mu porabe vsekakor ne moremo šteti v minus. Glede na njegovo živahnost bi pričakovali, da bi lahko bila poraba višja, a je naš normi krog avto končal pri številki 4,4 litra za 100 kilometrov, kar je pohvale vredna številka. Testno porabo so avtocestni kilometri sicer dvignili nad šest litrov, a zmerni vozniki bodo zlahka živeli s številko, ki se začne na 5 ...

Podvozje je dobra kombinacija zane-





Hondin HR-V se je tako izkazal za zanimiv in (le niste previsoke sorte) uporaben avto, ki zna zlahka služiti tudi kot prvi družinski avto – seveda pa se bo ob tem treba sprijazniti s Hondinimi cenami. Te pa v primerjavi s konkurenco na žalost niso prav ugodne. A to je bolezen (ali napaka), ki smo jo pri tej znamki že vajeni. ❄❄



sljive lege na cesti in udobja, vztrajanje v ravni smeri na avtocesti je dovolj dobro, volan pa (glede na to, za kakšen avto gre) je dovolj natančen.

Bogata oprema Executive ne pomeni le navigacije, ampak tudi lep kupček varnostnih elektronskih pomagal: samodejno zaviranje pri mestnih hitrostih je sicer serijsko pri vseh opreмах, Executive pa prinese še (preobčutljiv) opozorilnik pred naletom, opozarjanje pri zapustitvi voznega pasu, prepoznavanje prometnih znakov in še kaj. Tu je seveda še samodejna dvoobmočna klimatizacija ter tempomat in omejevalnik hitrosti.

Po drugi strani je zanimivo, da je kljub takšni opremi zaščita prtljažnega prostora

ra le nekakšna na žični okvir napeta mreža (ne pa rolo ali polica). Prtljažnik je z zlaganjem zadnjih sedežev seveda mogoče povečati in tu se odlično izkaže Hondin sistem zlaganja zadnjih sedežev. To je res preprosto, hkrati pa (ob ravnem dnu prtljažnika) ponuja tudi možnost, da le dvignete sedežni del in tako dobite prostoren prostor med prednjimi in zadnjimi sedeži, ki pride prav za prevoz širših predmetov.

HVALIMO IN GRAJAMO

- motor
- menjalnik
- prostor zadaj
- cena
- premalo prostora spredaj

OCENA		
Zunanost (15)	12	Prednji del avtomobila je nezmotljivo Hondin, zadaj bi bili lahko oblikovalci bolj domiselni.
Notranjost (125)	85	Spredaj je za višje voznike preveč utesnjeno, zadaj in v prtljažniku pa je prostora veliko. Merilniki so premalo pregledni.
Motor, pogon, podvozje (65)	54	Motor je živahen in varčen, menjalnik pa športno hiter in natančen.
Vozne lastnosti (70)	58	Težko bi zapisali, da se HR-V pelje kot Civic, a je vseeno dovolj udoben in se ne nagiba preveč.
Zmogljivosti (35)	29	Motor v praksi deluje veliko živahneje, kot bi pričakovali glede na številke na papirju.
Varnost (45)	39	Če se ne odločite za najbolj osnovno različico HR-V-ja, je založenost z varnostnimi dodatki za ta razred dobra.
Gospodarnost (65)	38	Honde niso poceni in HR-V ni nobena izjema.
Skupaj	315	Če bi bil HR-V malo cenejši, bi mu majhne napakice veliko lažje odpustili.
OCENA avto magazin 1 2 3 4 5		

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

TEHNIČNI PODATKI

CENA	[AC-Mobil d.o.o., Ljubljana]
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*	24.490 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	30.490 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*	29.490 EUR

Moč:	88 kW (120 KM)
Pospšek:	10,7 s
Največja hitrost:	192 km/h
Normna poraba:	4,4 l/100 km

Garancija:
3 leta ali 100.000 km splošne garancije, mobilna asistena.
Predvideni redni servisi:
n. p.

NAŠE MERITVE
Odključne meritev:
T = 6°C / p = 1.030 mbar / red. vl. = 42 % / Gume: Continental Winter Contact 215/55 R 17 V / stanje kilometrskega števca: 3.650 km

Vozne lastnosti	s
Pospški	10,7
0-100 km/h:	17,6
402 m z mesta:	(127 km/h)

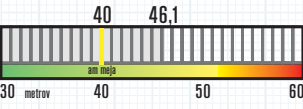
Prožnost	
50-90 km/h (IV./V.):	8,3 s/12,7 s
80-120 km/h (V./VI.):	10,8 s/13,6 s

Poraba goriva	l/100 km
skupno testno povprečje	4,4/100 km
povprečje normnega kroga	6,7/100 km



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	VI.
90 km/h	62
130 km/h	66

Zavorna pot	m
od 130 km/h	75,8
od 100 km/h:	46,1
(AM meja 40 m)	



* Upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum.

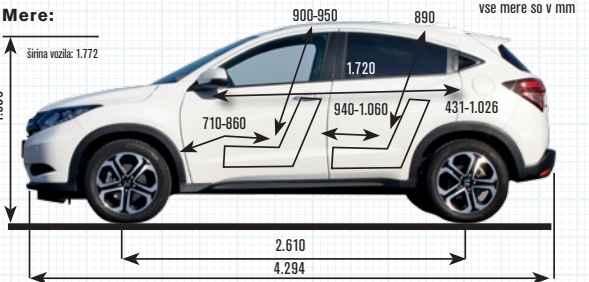
STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

redni servisi, delo, material:	n. p.	kasko zavarovanje (+B.K),
gorivo	4.400	AO, AO+:
gume*	1.360	6.180
izguba vrednosti po 5 letih:	10.439	
obvezno zavarovanje AO:	2.675	

Skupnih stroškov in stroška na kilometer ni mogoče izračunati, ker cene rednih servisov do zaključka redakcije še niso bile znane.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 76,0 × 88,0 mm – gibna prostornina 1.597 cm³ – kompresija 16 : 1 – največja moč 88 kW (120 KM) pri 4.000/min – srednja hitrost bata pri največji moči 11,7 m/s – specifična moč 55,1 kW/l (74,9 KM/l) – največji navor 300 Nm pri 2.000/min – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – po 4 ventili na valj – vbrizg goriva po sistemu skupnega voda – turbopuhalo na izpušne pline – hladilnik polnilnega zraka.
Prenos moči: motor poganja sprednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – prestavna razmerja I. 3,642; II. 1,884; III. 1,179; IV. 0,869; V. 0,705; VI. 0,592 – diferencial 3,850 – platišča 7,5 J × 17 – 215/55 R 17 V, kotalni obseg 2,02 m.
Voz in obese: križanec – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vijajne vzmeti, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, električna ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) – volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasuka med skrajnima točkama.
Mase: prazno vozilo 1.324 kg – dovoljena skupna masa 1.870 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.400 kg, brez zavore: 500 kg – dovoljena obremenitev strehe: 75 kg
Zmogljivosti: največja hitrost 192 km/h – pospešek 0–100 km/h 10,0 s – povprečna poraba goriva (ECE) 4,0 l/100 km, izpust CO₂ 104 g/km.



Zunanje mere: dolžina 4.294 mm – širina 1.772 mm, z ogledali 2.020 mm – višina 1.605 mm – medosna razdalja 2.610 mm – kolotek spredaj 1.535 mm – zadaj 1.540 mm – rajdni krog 11,4 m. **Notranje mere:** vzdolžnica spredaj 710–860 mm, zadaj 940–1.060 mm – širina spredaj 1.460 mm, zadaj 1.430 mm – višina nad glavo spredaj 900–950 mm, zadaj 890 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 490 mm – prtljažnik 431–1.026 l – premer volanskega obroča 365 mm – posoda za gorivo 50 l.

UŽITEK V VOŽNJI:

☺☺☺☺☺
Pri križancih je ponavadi težko govoriti o užitku v vožnji, saj niso namenjeni uživaškemu vijuganju med ovinki. HR-V ni izjema, je pa res, da se za križanca v takšnih razmerah sploh ne znajde slabo.

*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

