

KRATEK TEST - HONDA HR-V 1.6i VTEC 5V

# Zabava!



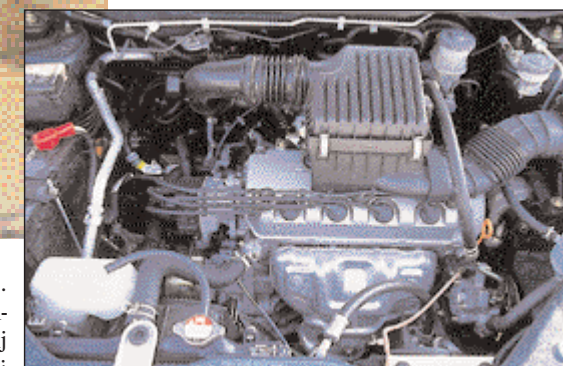
Prečkanja reke se ni priporočljivo lotiti, luž pa se HR-V ne brani.



Dvobarbna armaturna plošča je dobro pregledna, ampak iz trde plastike.



Skromnih 285 litrov in visoko nalaganje - prtljažnik sodi med slabše dele HR-V.



1,6 litra, visoka tehnologija, 124 KM, ampak premalo prožnosti v nizkih vrtiljih.

žek, škoda le, da je navora samo 144 Nm, pa še to pri 4900 vrtljajih v minuti. Motor torej ni vzor prožnosti in ga je treba za optimalni izkoristek vrteti nad številko 4000. Tudi pospešek 11,8 sekunde do 100 km/h ni ravno dirkaški, čeprav s tem avtomobilov nikakor ne boste ovira v prometu. Treba bo nekoliko več delati z menjalnikom, pa bo šlo. Malce smo bili razočarani še nad zavorami. Spredaj kolutne, zadaj pa bobnaste so HR-V pri hitrosti 100 km/h ustavile v 49,5 metra, kar sodi med slabše dosežke.

Pod črto je »hrček« vseeno zelo zabaven avtomobil. Že zaradi oblike vas sili v škropljenje skozi prvo veliko lužo. Zaradi okretnosti se dobro znajde v mestu, zaradi štirikolesnega pogona pa na smučanje. Ampak vedite, za volanskim obročem zahteva mladostno dušo.

Boštjan Jevšek

»Hrček« je zdaj končno uporaben avtomobil. Ima pet vrat in napol dostojen prtljažnik. Njegova zasnova pa je še vedno »zabavna«.

Petvratna Honda HR-V nima v primerjavi s cenejšo trivratno različico samo dodatnih vrat, pač pa spremembe segajo globlje. Medosno razdaljo so raztegnili natanko za deset centimetrov in vso dodano prostornost namenili potnikom na zadnji klopi. Tam lahko zdaj sedijo tudi odrasli, ne da bi njihova kolena vrtala v hrbet potnikov na prednjih dveh sedežih. Z dodatnimi desetimi centimetri je HR-V nenedoma postal odrasel avtomobil, uporaben tudi za družinske prevoze in kot tak vreden oznake: prvi avtomobil pri hiši. Toda pozor, zadaj, kljub centimetrovski radodarnosti, vseeno ni priporočljivo preživljati daljših avtocestnih potovanj. Klop je nekoliko prekratka v dolžino in višino, da bi bila lahko resnično potovalno uporabna. Tudi bočni oprijem ne sodi med boljše v razredu, tako da se je pred hitrim ovinkom priporočljivo dobro prijeti. Vendar

pa ima zadnja klop tudi kakšno prijetno lastnost. Enostavno preklapljanje, na primer. Izvlečni zatič prekucne polovico naslonjala in delo je opravljeno. Isti zatič zna tudi nastavljati naklon zadnjega naslonjala in poskrbeti za nekoliko bolj udobno vožnjo ali za malce večji prtljažnik. Domiselna mrežica, pritrjena na hrbtni del naslonjala, pa preprečuje,

Prijazno do potnikov: dostop k zadnji klopi je lahek, prostora je zaradi daljše medosne razdalje več.



da bi se stvari s kratke zadnje poličke v kate-remkoli položaju raztresle po avtomobilu.

Med testom smo vseskozi opažali drobne pomanjkljivosti, ki nam preprečujejo, da bi HR-V razglasili za resnično uporaben družinski avtomobil. Prtljažnik pogoltno v osnovi skromnih 288 litrov. Še slabše, prtljajo je treba nalagati zelo visoko, saj je dno prtljažnika, tudi zaradi terenske zasnove, precej oddaljeno od tal.

Notranjost razveseljuje s skrbno obdelavo, hkrati pa ne more skriti »plastičnih« japonskih korenin. Armaturna plošča je enaka kot v trivratnem, modelu, torej je dovolj pregledna in uporabna, vendar ima pre malo odlagalnih predalčkov in je brez nekega posebnega navdiha. Največ ga je bila pri snovanju očitno deležna mehanika. Ta je gotovo najboljši del HR-V-ja. Skozi ovinke se pelje hitro in dinamično, ne nagiba se preveč in se na splošno odziva kot osebni avtomobil, ne kot terenec. Nikoli niti za hip ne daje občutka težkega avtomobila (ne nazadnje pra-

zen tehta samo dobrih 1260 kg). Krmilni mehanizem je razveseljivo neposreden, natančen in dovolj komunikativen, da vozniku sproti sporoča povratne informacije s ceste. Pri večjih hitrostih, ko začnejo protestirati prednja kolesa, pa se brez zahrbtnih reakcij poslušno odziva na popravljanje z volanom ali odvzemanje plina. Treba je namreč vedeti, da ima HR-V v osnovi samo prednji pogon, vendar se motorni navor po potrebi (ko začne prednji par koles zdrsavati) prenese na zadnja. V praksi deluje hitro in učinkovito, voznik pa tega sploh ne opazi. HR-V se tako dovolj dobro znajde na pesku, makadamu, utrjenih gozdnih poteh ali v snegu, treba pa je vedeti, da nikakor ni namenjen resnim terenov. Kolesni gibi so namreč odločno prekratki, trebuh preblizu tal, obese premalo močno dimenzionirane, menjalnik pa brez reduktorja.

S prihodom petvratne različice se je v HR-V naselil tudi močnejši motor, ki si ga lahko zdaj omislite tudi v trivratnem modelu. Gre za 1,6-litrski štirivaljni s spremenljivim krmiljenjem ventilov, ki pri 6600 vrtljajih na minuto iztisne 124 KM. Dober dose-

## Tehnični podatki

**Motor:** 4 -valjni - 4-taktni - vrstni, bencinski, nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 75,0 × 90,0 mm - gibna prostornina 1590 cm<sup>3</sup> - kompresija 9,6 : 1 - največja moč 91 kW (124 KM) pri 6600/min - največji navor 144 Nm pri 4900/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Honda PGM FI) - tekočinsko hlajenje 3,9 l - motorno olje 2,1 l - uravnani katalizator

**Prenos moči:** samodejno priključljivi štirikolesni pogon - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,500; II. 1,960; III. 1,340; IV. 1,070; V. 0,870; vzratna 3,460 - diferencial 4,560 - gume 205/60 R 16 98T (Continental Vanco Winter Contact M+S)

**Voz in obese:** 5 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj De Dionova prema, Panhardov drog, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 4110 mm - širina 1695 mm - višina 1580 mm - medosna razdalja 2450 mm - kolotek spredaj 1470 mm - zadaj 1455 mm - rajdni krog 11,4 m - **notranje:** dolžina 1620 mm - širina 1400/1355 mm - višina 965/965 mm - vzdolžnica 1040-830/770-930 mm - prtljažnik (normno) 285 l - posoda za gorivo 55 l

**Mase:** prazno vozilo 1269 kg - dovoljena skupna masa 1640 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,3 s - poraba goriva (ECE) 10,4/7,6/8,6 l/100 km (neovinsni bencin OŠ 95)

**Terenske zmogljivosti (tovarna):** premagovanje vzpona ni podatka - dovoljen bočni nagib ni podatka - vstopni kot 29°, prehodni kot 21°, izstopni kot 34° - dovoljena globina vode ni podatka

### NAŠE MERITVE

Pospeski:	Natančnost	merilnika		
0-60 km/h:	5,0 s	hitrosti:		
0-80 km/h:	7,9 s	kazalec na:		
0-100 km/h:	11,8 s	60	58,3 km/h	
0-120 km/h:	17,2 s	80	76,8 km/h	
1000 m z mesta:	31,2 s	100	97,2 km/h	
		(146 km/h)	120	124,8 km/h
			140	138,2 km/h
			160	150,7 km/h

### Največja hitrost:

168 km/h (V. prestava)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 36,8 s (143 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 41,5 s (124 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h: 116,8 m

od 100 km/h: 49,5 m

### Poraba goriva:

testno povprečje 11,3 l/100km

najmanjše povprečje 10,6 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 5 °C
50 km/h	58 58 57	p = 1015 mbar
100 km/h	65 64 64	rel. vl. = 57 %
150 km/h	72 71	
Prosti tek	37	

### KONČNA OCENA

Tri- ali petvratni HR-V? Odločitev je jasna in zelo preprosta: petvratni. Oblikovno je morda še skladnejši, veliko bolj prijazen do uporabnika, dejavnika zabavnosti pa ima ravno toliko. Cenovno do skrbno uravnoveženega proračuna ni prijazen, bo pa zvesto služil tistim, ki si ga nepreklicno želijo.

- |  |   |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> prostornost na zadnji klopi      | <input checked="" type="checkbox"/> premajhen prtljažnik        |
| <input checked="" type="checkbox"/> lega na cesti                    | <input checked="" type="checkbox"/> visoka cena                 |
| <input checked="" type="checkbox"/> dobra vodljivost                 | <input checked="" type="checkbox"/> premalo prožen motor        |
| <input checked="" type="checkbox"/> dobro delujoč štirikolesni pogon | <input checked="" type="checkbox"/> premalo oprijemljivi sedeži |
| <input checked="" type="checkbox"/> dobra izdelava                   |   |

CENA: 4.702.900 SIT (AC Mobil)