

# UFO do každé rodiny

**Honda v posledních letech zkouší trpělivost fanoušků i zákazníků více, než kdy předtím. Nástupcem posledního civiku přísně sportovních tvarů bylo něco, co spíše než hatchback připomínalo zmenšené MPV.**

**Po pěti letech bylo tohle vystrídáno asi nejkontroverznější hondou všech dob. Jedni na její design ve stylu UFO pějí ódy, jiní si na něj nezvykli ani po několika letech. S novými tvary přišlo též mnoho technických změn. Některé jsou vítané, jiné však zavrbované. Podobný rozpor panuje také v otázce kvality, která podle mnohých bývala v minulosti prostě lepší.**

Civic je tradiční modelovou řadou a pro Hondu znamená asi totéž co pro Volkswagen golf. Našim motoristům je tento vůz znám již od začátku osmdesátých let, kdy se sem dovezlo několik exemplářů. Jeden z nich vlastnil i populární doktor Blažej (hrál ho Josef Abrahám) v původním seriálu Nemocnice na kraji města. Ve světě byl tento vůz znám spíše tím, že jako první dokázal splnit přísné emisní limity platící v Kalifornii, a to díky pokrokovému motoru CVCC. Následující, třetí generace přinesla poprvé výrazně sportovní vzhled, který vydržel až do šesté generace, vyráběné do roku 2000. Poté následovalo jinak pojaté provedení, zmíněné v perexu, a pět let nato již popisovaná osmá generace.

Jak už bylo napsáno, na kontroverzní tvary, připomínající futuristický koncept, panují v české kotlině názory všelijaké. Mě osobně tvary

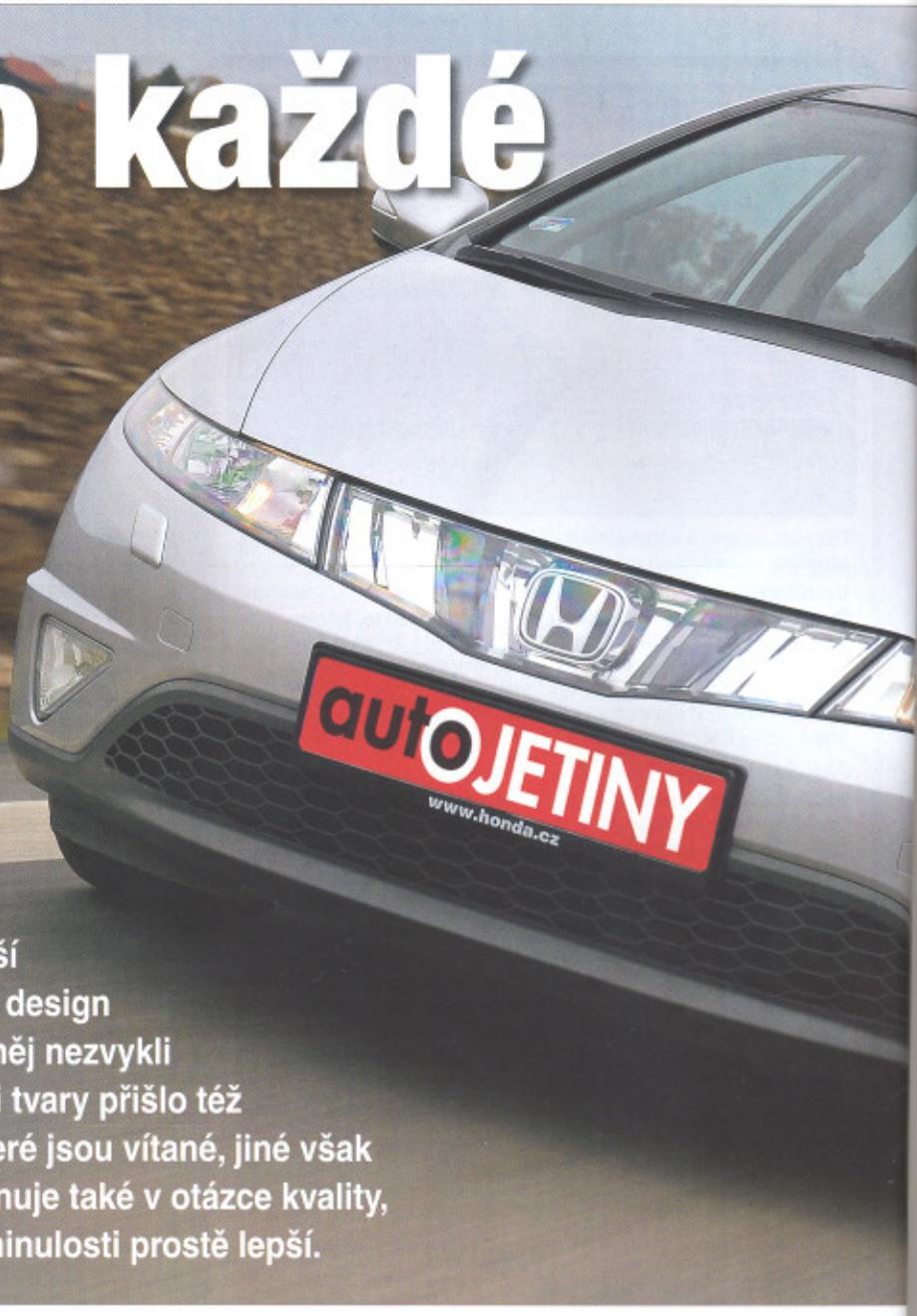
tohoto vozu dodnes oslovují, byť již ne s takovým nadšením, jako tomu bylo před čtyřmi lety. Zvláštností karoserie je nejen „prosklená“ přední část, dávající vozu svébytný výraz, nýbrž i provedení zádě. Jím se pětiveřový a tříveřový hatchback jakožto navrácí k legendární Hondě CRX druhé generace z let 1987 až 1991. Z ostatních vozů můžete něco podobného vidět na Citroënu C4 s tříveřovou karosérií či Mazdě 323 série BA s karosérií kupé. V civiku je horní část výklopné stěny klasicky skleněná, zatímco spodní je plastová. Ač původním zámkem bylo nabídnout řidiči lepší výhled vzad, praxe ukazuje často přesný opak. To se v případě hondy ještě násobí za špatného počasí, neboť rozměrné sklo není ani v nejvyšší výbavě opatřeno stíračem s ostříkovačem.

## Startování „na dvě ruce“

S futuristickým zevnějškem plně

koresponduje provedení kabiny. Zcela nekonvenčně pojatá palubní deska nemá z hlediska tvaru dle mého názoru v kompaktní třídě konkurenční. Ač na pohled působí rozdílností jednotlivých ovládacích prvků chaoticky, ve skutečnosti je ergonomicky bez připomínek. Jedinou výjimku představuje systém spouštění motoru. K tomu je třeba zasunout klíč do spínací skříňky na obvyklém místě a otočit jím do druhé polohy. Běžná spouštěcí poloha, aktivující startér, zde chybí, neboť je nahrazena vlevo vedle volantu umístěným tlačítkem s prozaickým nápisem „Engine Start“. Jeho zmáčknutím probudíte motor k životu. Bohužel zde je třeba červené tlačítko držet, dokud motor nenaskočí, neboť civic nedisponuje dnes obvyklým systém samozapožívání regulace běhu spouštěče. Kdo tlačítko zmáčkne a hned pustí, tomu zůstane motor němý. Zhasnutí agregátu se pak provádí výhradně

klíčem jako u obvyklých systémů. Zajímavý je též přístrojový štíťek jenž je vlastně dvoudílný. Spodní část zobrazuje optitronově kromě běžných kontrolek teplotu chladicí kapalin, otáčky motoru a stav paliva. Nad tim se pak nachází „další patro“, jež je posazeno poněkud dále od řidiče zobrazující digitálně rychlosť vozu spolu s indikací úsporné jízdy (několik zelených diod) a ukazatelem dosažení maximálních otáček (pro změnu červené diody). Samotná čitelnost tohoto godivného výtvoru je za všech světelných podmínek vynikající, avšak někteří řidiči si stěžují, že jim volant v určité poloze zakrývá část rychlodílu. Samotná pozice za ním je skvostná pouze v případě, že jste menšího vzrůstu. Dlouhánům se bude patrně zdát volant i v nejvyšší poloze stále poměrně nízký. Tohle bývala obecně v minulosti slabost japonských aut, hondu nevyjímaje. Co chválím, je nízká pozice dob-





ře tvarovaných sedadel. U řidičova jsem však i v nejvyšší testované verzi Sport postrádal možnost změnit tuhost bederní opěrky.

V úvodu jsem se zmínil, že kvalita dílenckého zpracování se objektivně zhoršila. Vaším stálým průvodcem tak patrně bude různé povrzávání výhradně tvrdých plastů, kterých zde není málo. Holt atraktivní a patřičně složitá palubní deska si v tomhle vybrala svoji daň ...

### Sofistikovanost pohřbená variabilitou

Patrně nejvíce diskutabilním prvkem popisovaného civiku je mezi příznivci značky konstrukce podvozku. V minulosti Honda proslula řešením, jež svou složitostí a z ní pramenícími zvýšenými výrobními náklady přesahoval rámec nejen kompaktní třídy. Od čtvrté generace nezbytná lichoběžníková přední náprava s vysokou těhlíkem se v civiku v tichosti odebra-



**Sedadlo řidiče postrádá i v nejvyšší verzi možnost nastavení bederní opěrky**

la do věčných lovišť s příchodem předchozí, sedmé generace, kde ji nahradil modifikovaný McPherson s trojhélníkovým spodním rámencem. Původní viceprvkové zavěšení výrazně redukující vrozenou nedatáčivost zde bylo nahrazeno novým, v principu níjak neošizeným.

Osmá generace zůstala vpředu u nejrozšířenějšího zavěšení se vzpěrou McPherson, zatímco vzdalu se děly věci. Náprava s torzní příčkou a vinutými pružinami, jinde obvyklá, ale u Hondy nevidaná, byla použita u obou hatchbacků (vyrábějí se výhradně v Anglii ve Swindonu – pozn. autora) údajně ne z důvodu cenových, nýbrž prostorových. Výsledkem je jinde nevidaná variabilita, kterou dle marketingu značky běžný zákazníci ocení asi více, než přesné vedení kol bez ústupků v komfortu a přilnavosti na rozbitých silnicích.

Kdo si myslí, že originální variabilitu nevyužije, a stýská se mu po zcela nezávislé zavěšení zadních kol, může zvolit karosářskou verzi sedan. Ta se od hatchbacku liší v mnoha ohledech, počínaje místem výroby, jímž je kromě Japonska také Turecko (to neplatí pro hybrid, Jenž se vyrábí výhradně v Japonsku – pozn. autora), pokračuje přes odlišně tvarovanou, byť neméně futuristickou palubní desku a konče zadní viceprvkovou nápravou. Naproti tomu u sedanu nelze objednat dvouzónovou samočinnou klimatizaci, již má hatchback sériově v provedení Sport, Type-S a Type-R. Klasická automatická klimatizace ovšem nikdy nechybí u žádného ze civiků, což velice chválíme.

Právě sofistikovanější konstrukce podvozku sedanu stojí za tím, že jeho podvozek je laděn o poznání komfortněji, což lze na zanedbaných českých silnicích jen kvitovat. Celkové jízdní vlastnosti jsou proto mnohem harmoničtější, prosté odskakování kol zadní nápravy na výmolech, což je jev u hatchbacku bohužel pozorovaný. Jinak je tomu na hladkých silnicích, kde funguje šasi hatchbacku s poměrně tuhými stabilizátory výborně. Ochota násle-

občas jede, kam chce, což vyžaduje od řidiče více koncentrace. Je-li pod kartičkou kapotou vznětový motor, směrová stabilita je již bez výhrad, avšak onu lehkost, s níž vůz mění směr, si v tomto případě neužijete.

### Klepání patří k bontónu

Přechod na jednoduché zavěšení kol má kromě vlivu na jízdní vlastnosti vliv rovněž na akustický komfort. Různé klepání a bouchání od všechno možného tak patřily zejména v prvních dvou letech produkce ke zcela běžným jevům. Některé z nich přešly majitelé bez povšimnutí, jiné však byly terčem stížností na adresu automobilky. Ta také sama přiznala některá pochybení, přičemž nápravu majitelům zjednala v rámci tříleté záruky, případně v takzvané peude akci. Ta se vztahuje na vybrané komponenty přičemž je časově neomezena. Podmírkou jejího plnění je ovšem rádně vyplněná garanční knížka. A co že vlastně bylo zdrojem nepřijemných hluků? Na přední nápravě docházelo k uvolňování horních dorazů tlumičů, Jenž se měnily za větší, které lépe drží. Cvakání z přední nápravy mívalo na svědomí usazování nečistot mezi přední nápravnici a skeletem karoserie. Ty při jízdě vinou nerovností konají vzájemný, byť téměř neznatelný pohyb, což ony zvuky způsobovalo. Nápravou je povolení šroubů nápravnice, po němž následuje vyčištění a promazání.

Zdrojem hluku však může být i zadní část vozu. Původcem jsou opět tlumiče a samotnou příčinou je konstrukční problém v jejich útrobách, projevující se zefektivným cvakáním. Bohužel, než honda pravou podstatu problému odhalila, bylo mnoho tlumičů vyměněno zcela zbytečně. Konečné vyřešení problému přišlo s rokem 2006, kdy dodavatel, jímž je

### JAK ŠEL ČAS

**2005:** Na podzim představení osmé generace Hondy Civic. Karoserie tří-, nebo pětidveřová, případně čtyřdveřový a výrazně technicky odlišný sedan, z něhož vychází verze hybrid. Zážehové motory 1,4 i-DSI, 1,6 16V (na některých trzech, u nás ne), 1,8 16V, 2,2 i-CTDI a 1,3 IMA (Hybrid) a 2,0 16V pro Type-R.

**2009:** Na jaře modernizace vozu. Inovovaná přední část. Původní motor 1,4 i-DSI nahrazen jinou verzí se šestnáctiventilovou hlavou a běžným zapalováním. Ostatní motory bez změn.

současnou společností Sachs, zavedla do výroby ve své španělské filiále modifikované tlumiče, Jenž už nezlobí. Důležité je, že honda se k problému staví čestně. Právě na tuto součást se vztahuje výše zmíněná peude akce.

Když už jsem u těch problémů, nelze nezmínit jeden, který na začátku



Tvarově mimořádně efektní palubní deska je vyrobena výhradně z tvrdých plastů. Ergonomie je v pořádku, vyjma startování.

ku působil poněkud kuriózně, aby se z něj nakonec vyklubala největší svolávací akce, jakou kdy Honda musela v Evropě řešit. Jejím předmětem byla parkovací brzda a týká se aut z let 2006 až 2007. Zde je třeba zdůraznit, že nešlo v žádném případě o funkčnost parkovací brzdy jako takové. Přesto měli někteří uživatelé pocit, že brzda nebrzdí tak, jak má. Honda vzala stížnosti na vědomí a rozjela rozsáhlou akci, jež měla zjistit objektivní příčinu stížnosti. Ve výsledku se ukázalo, že řada řidičů má „poněkud zvláštní“ způsob ovládání parkovací brzdy. Při jejím zatahování totiž někteří at omylem, či vědomě zmáčkli tlačítko pojistky, čímž se brzda normálně uvolňuje. Vinou toho se pastorky v mechanismu brzdy vzájemně postavily takzvaně „zub na zub“, čímž posléze mohlo dojít k jejich vzájemnému sklouznutí, a tím i k odbrzdění vozidla. Svolávací akce, k niž Honda dokonce zřídila celoevropské Call centrum, kam mohli zákazníci volat své stížnosti, probíhala ve dvou kolech. V prvním byli uživatelé formou doporučeného dopisu pouze instruováni, jak s parkovací brzdou správně manipulovat. Aby byla zaručena naprostá jistota funkčnosti, byla později vybraným vozům méněná kompletní sestava ovládání brzdy za modifikovanou, v rámci čehož se změnila geometrie ozubení zmíněných pastorek, což problém definitivně odstranilo.

A jaká byla účinnost brzdy ve skutečnosti? V naprosté většině bezproblémová. Pouze jeden jediný zákazník si u nás stěžoval, že mu vůz po údajném „zatažení“ parkovací brzdy ujel ze svahu a následně narazil do překážky. V žádném případě zde nechci problém nijak zveličovat, ale myslím si že jedním ze základních

správných návyků řidiče je, že po odstavení vozu a zhasnutí motoru vždy ponechá zařazenou rychlosť, ať už jedničku, nebo zpátečku. Naopak používání ruční brzdy se při delším stání nedoporučuje, neboť zejména v zimních měsících může dojít k zatuhnutí (doslova zamrznutí) ovládacích lanovodů (nikoliv samotných brzd, jak se říká lidí mylně domnívá), což obyčejně znamená okamžité znehybnění vozidla.

### Bez typického „hondího“ projevu

Honda je údajně největším výrobcem zážehových motorů na světě. Kromě aut a motorek pohánějí všechno možné od vodních skútrů přes sněžné skútry až po sekačky a různé průmyslové stroje. Její automobilová produkce proslula vysokou technikou úrovně, neobyčejnou spolehlivostí a často vysokým specifickým výkonem. Řidiči pak tohle pocitili na jízdním projevu, kdy v nízkých otáčkách bylo sily pomálu, takže k pořádné dynamice byly vždy zapotřebí ty správné, spíše vyšší otáčky.

S příchodem popisovaného cívku se však zdá, že toto zažití klišé přestává pomalu platit. Ano, i nadále je motorům vlastní vyspělá technika a solidní spolehlivost, avšak dřívější gradace výkonu, tolik milovaná příznivci značky, je ta tam. Naopak, nyní převládá ona v reálném provozu často důležitější schopnost „zabrat šponu“ už od otáček jen lehce přesahujících volnoběh. Jak nevidané.

Uvedené chování je asi nejvíce patrné na nejmenším agregátu, jenž sem byl propašován z malého jazzu novodobé první generace. Tím je řadový čtyřválec jehož označení L13A7 napovídá, že má zdvihový objem 1,3 litru (přesně 1339 cm<sup>3</sup>).

Na rozdíl od podobného a známějšího zapalování Twin Spark, využívaného alfou romeo v hondě totiž nepřináší typickou gradaci výkonu. Nejvýběžnější prvním úkolem je co nejčistší spalování a nízká spotřeba paliva v širokém rozsahu otáček a zatížení. Výkon 61 kW při 5700 min<sup>-1</sup> klidně jezdícím řidičům stačí. Nejmenší agregát pohání výhradně pětidveřovou verzi, ale pozor, pouze do roku 2009. V něm prodělal civic modernizaci, jež se na první pohled omezila pouze na retuše přední části. Až teprve pozornější zkoumání odhalí některé novinky.

Tou nejvýznamnější je výrazná modernizace výše zmíněné čtrnáctistovky. I nadále vychází ze série L, avšak její nové označení je L13Z1. Hlavní odlišností ve srovnání s předchozí verzí je ústup od systému i-DSI ve prospěch běžného zapalování, tedy s jednou svíčkou pro každý válec. Díky ušetřenému prostoru mohla být použita 16ventilová technika. Ta přinesla kromě zcela jiné charakteristiky také vyšší výkon 73 kW při 6000 min<sup>-1</sup>. Druhou změnou je, že tuto novou čtrnáctistovku již najdete i pod kapotou třídvěřové verze.

### VTEC nemůže chybět

Základní čtrnáctistovka možná není špatná, ale k dynamickému vzezení cívku se mnohem více hodí výkonnější motory. Třeba ty vycházející z řady R. V našich podmírkách se zcela nejčastěji setkáte s 1,8 litru, označenou R18A2. Vyznačuje se hliníkovým blokem válců s vloženými válcovými jednotkami z ocelolitiny, jakož i výkonem 103 kW při 6300 min<sup>-1</sup>. Stejně jako u 1,4 litru je i zde použit rozvod SOHC, který ovšem ovládá vždy 16 ventilů, a to přes vahadla. Vymezování výše je jako obvykle mechanické. Uplatněna je moderní soustava i-VTEC, jejímž úkolem zde není zvyšovat výkon motoru, ale snižovat množství emisí. Děje se tak opožděným zavíráním sacích ventilů při výfukovém zdvihu, čímž se část spálené směsi dostává zpět do sání. Ta je následně



Prosklená zadní stěna by poskytovala vynikající výhled, nebyť integrovaného zadního spoileru

nasávána, což ve výsledku snižuje teplotu spalování, a tím i podíl oxidu dusíku ve výfukových plynech. Druhým úkolem je snižovat čerpací ztráty (nebo-li zvyšovat objemovou účinnost) při plnění motoru. Soustava pracuje ve dvou režimech, a to se třemi různými vačkovými profily na dva sací ventily. Při spouštění motoru, jakož i při velkém zatížení v nízkých otáčkách je každý z dvojice ventilů ovládán vlastní vačkou přes příslušné vahadlo. Jeden z ventilů má v tu chvíli nepatrné větší zdvih než druhý. Vzájemné překrytí otevření sacích i výfukových ventilů je v tu chvíli malé. Při jízdě režimu částečného zatížení, jakož i při maximálním zatížení ve vysokých otáčkách je žádoucí velké překrytí otevření sacích i výfukových ventilů (takzvané stříhání ventilů – pozn. autora). Ovládání ventilů soustavy VTEC tudíž vpusť tlak oleje do propojovacího mechanismu vahadel, čímž dojde k pevnému spojení prostředního (takzvané sekundární B) s oběma krajními (takzvaným primárním a sekundárním A). Od této chvíle je zdvih obou sacích ventilů výrazně zvětšen a určovaný prostřední „ostrou“ vačkou.

Motory řady R existují v civiku ve dvou verzích lišících se objemem. Kromě výše zmíněné osmnáctivky existuje také menší 1,6 litru (R16A2) s výkonem 84 kW, která pohání výhradně čtyřdveřový sedan. Vyskytuje se však velice raritně, neboť byla v nabídce pouze v některých zemích a třeba Honda ČR tu verzi nikdy nevozila. Špičkovou pohonnou jednotkou je zážehový dvolitr řady K (označení K20Z4). Ve srovnání s motory řady R využívá výhod rozvodu DOHC jež je také poháněn řetězem. Soustava i-VTEC je uplatněna i zde, avšak v poněkud dokonalejší podobě. Trojici vaček na dva ventily najdete i na výfukové straně. Celkem dále doplňuje lopatkový variátor VTC (Variable Timing Control), plynule měnící časování natáčením sacího vačkového hřídele oproti výfukovému, jež je pevný. Výkon 148 kW vrcholí při neuvěřitelných 7800 min<sup>-1</sup>.

Problémy se zážehovým moto-

rům civiku zdárně vyhýbají. Pouze při koupi vozu s motorem 1,8 litru vyrobený v dubnu 2008 věnujte zvláštní pozornost garanční knížce. Vinou chyby při montáži komponentů hlavy válců docházelo k mechanickému poškození vnitřních ploch ventilových voditek. Při zatláčování vodítka do otvoru v hlavě válců tak vznikala nepatřičná drážka. Tou pak do spalovacích prostorů pronikal olej, což se projevovalo jeho masivní konzumací. Kladně 1,5 litru na 1000 km. Nápravu zjednal výrobce později tím, že poškozeným motorům byla měněna v rámci záruky hlava válců. Tím, že toto fatální pochybení žilo velice krátce (pouze měsíc), nestačilo se příliš rozšířit. Lze to brát tedy jako pouhou epizodu se štastným koncem. Když už jsem zmínil spotřebu oleje, tak mnozí uživatelé motoru 1,8 litru mezi výměnami tak litr až dva dolíjí, což je úplně normální. Pochvalu zaslouží přítomnost snímače jeho hladiny, který řidiče varuje s dostatečným předstihem. Většinou se kontrolka rozsvítí, ačkoliv hladina oleje je stále zhruba dva až tři mm nad spodní ryskou měrky.

### První vlastní diesel

V minulosti Honda příznivce vznětové techniky příliš nefascinovala. Diesely v její nabídce byly totiž výhradně cizími produkty. Do přelomu tisíciletí byla hlavní role na bedrech agregátu Rover série L. Ten sice nabízel přímé vstřikování, jakož i odolnou mechaniku, avšak zejména na konci jeho výrobního cyklu byl kritizován za značnou hlučnost a nekulтивovanost. Nástupcem se stala známá sedmáctistovka z produkce japonského Isuzu, která již nějaký čas dobré sloužila ve vozech Opel. Ač není tento motor špatný, stále na nejlepší konkurenční něco ztrácí. Navíc s lety se ukazuje, že karosérie vozů Honda snáší vibrace těchto původních dieselů se značnou nelibostí.

Popisovaný civic je tak spolu s accordem předchozí generace první hondou, již poháněn také první vlastními silami vyvinutý vznětový motor. Má objem 2,2 litru a označení N22A2. Ač pionýrské projekty automobilek často za mnoho nestojí, tento případ je asi pověstnou výjimkou potvrzující toto pravidlo. Jak technická úroveň, tak i spolehlivost platí za světovou špičku. Už jen konstrukce hliníkového bloku s litinovou monovložkou zaslouží uznaní. A co teprve rozvod DOHC se 16 ventily poháněný kombinací řetězu a tichého fríkonného převodu. Rovněž Common Rail, kterým je tady Bosch CP3, platil v době vzniku za moderní. Normu Euro4 plní jednotka i bez filtru pevných částic, což do budoucna jistě oceníte. Na rozdíl od zážehových sourozenců zde není třeba vymezovat ventilovou vúli, neboť to za vás udělá hydraulika. Zvláštností

je dvoudlná hlava válců. Zajímavostí pak ekologický olejový čistič, jenž je tvoren pouhou papírovou vložkou. To zážehové motory mají dříve hojně využívaný kovový váleček.

### „Šestikval“ standardem

Honda Civic osmé generace může být zajímavá také tím, že u všech



Variabilita zavazadlení u pětidveřové verze je zcela bezkonkurenční. Zadní sedadla mají unikátní funkci.



Samočinnou klimatizaci mají všechny verze, lepší provedení mají dokonce dvouzónovou



Tímto tlačítkem pouze probudíte motor k životu, zhasnut jej musíte klasicky klíčkem



Spodní patro přístrojového štitu obsahuje obvyklé kontrolní přístroje, včetně teploměru motoru



Sedan má odlišnou palubní desku, což platí i o provedení středového panelu

motorizací bez výjimky nabízí sériové šestistupňovou manuální převodovku. Její řazení je již tradičně úžasně přesné, lehké a s rychle pracující synchronizací. Zvláštností jinde nevidanou je poloha zpětného chodu dozadu vpravo, tedy vedle „šestky“. Prostým laickým pohledem by se mohlo zdát, že je až příliš snadné trefit se při řazení nejvyššího dopředného převodu do „zpátečky“, neboť odlišení se jeví jako minimální. K tomu však nedojde, neboť součástí mechanismu řazení je i elektromagneticky ovládaná blokovací pojistka. Ta se zhruba při rychlosti pět km/h aktivuje, čímž mechanicky znemožní zasunout řadicí páku do polohy pro zpětný chod.

Samotná převodovka je až na výjimky bezproblémová. To už ale nelze říci o spojce. Listová pružina přitlačného talíře se ve spojení se vznětovým motorem nerovnoměrně opotřebovává, až nezbývá nic jiného než spojku vyměnit. Naproti tomu dvoumotový setrvačník, který má tato kombinace jako jediná, vcelku drží.

Se spojkou se pak pojí ještě další dva řebusy, a to bez ohledu na agregát. Jestliže vydává pedál spojky při sešlapávání cvakavý zvuk, může být vinou prasklé plastové pouzdro čepu vratných pružin pedálu. Je-li protivný zvuk přitomen i po výměně mechanismu pedálu, přichází na řadu spojkový válec hydraulického ovládání (ten u pedálu). Nejprve se jej mechanik pokusí vystředit. Teprve když ani to nepomáhá, je ten následně vyměněn.

Alternativou k manuálu může být v hatchbacku šestistupňová robotizovaná převodovka i-Shift. U nás byla nabízena výhradně ve spojení s motorem 1,4 litru, přičemž samotný proces řazení zajišťuje trojice servomotorů. Jeden ovládá spojku, dva „tahají“ za řadicí vidlice. Poněkud jinak je tomu ovšem v sedanu. V něm se s „robotem“ nesetkáte. Namísto toho můžete ve spojení s motorem 1,8 litru narazit na „klasický“ pětstupňový automat. Slovo „klasický“ jsem dal do uvozovek zcela záměrně, neboť samočinné převodovky Hondy jsou od pradávna naprostě originální a jinde nevidané konstrukce. Na pohled se totiž tato skříň velice podobá běžnému „manuálu“. Namísto planetových soukolí tak zde najdete tři hřidele s ozubenými koly. K jejich uvedení do, případně ze záberu jsou využívány hydraulicky aktivované lamelové spojky, svými rozměry jen mírně přesahující samotná ozubená kola, jež ovládají.

Zvláštní řešení, leč z hlediska funkčnosti překvapivě vynikající. Samotný řadicí proces zde probíhá poměrně rychle, bez zbytečných ztrát obvyklých u planetových převodovek. Pakliže neradí řadit, je to vcelku doporučitelnou volbou.

## HODNOCENÍ

Spolehlivost:	★★★★★
Technická úroveň:	★★★★★
Ceny ojetin:	★★★☆☆
Provozní náklady:	★★★☆☆
Servis:	★★☆☆☆
Jízdní vlastnosti:	★★★★★
Dynamika:	★★★★★
Prostornost:	★★★★★
Zavazadelník:	★★★★★
Kvalita sedaček:	★★★★★

## NEJČASTĚJŠÍ ZÁVADY

## Interiér a exteriér

- Ztuha jdoucí vnější kliky předních dveří (řeší se seřízením dorazů dveří)
- Zážehové motory**
- Vysoká spotřeba oleje vinou chyby při usazování vodítka ventilů do hlavy (pouze duben 2006 u motoru 1,8, měnila se hlava válců, dnes by se již nemělo vyskytovat)
- Vznětové motory**
- Opořebení vstřikovače Common-Railu (není specifická závada pro civic, ale obecná pro všechna auta s CR – při velmi vysokém počtu kilometrů).

## Podvozek

- Klepání tyček stabilizátoru přední nápravy
- Cvakání z přední nápravy (vinou usazování nečistot mezi nápravnici a skeletem karoserie – řeší se povolením jejich šroubů, vyčištěním a promazáním)
- Cvakání v tlumičích zadní nápravy (konstrukční chyba, do roku 2006, dnes již modifikované tlumiče) – vztahuje se Peude akce
- Klapající horní dorazy předních tlumičů (dnes již modifikované – větší a lépe držící)
- Riziko selhání posilovače řízení (do roku 2006 vinou vadné řídící jednotky, kontrolovalo se to speciálně k tomu určenou jednotkou diagnostiky. Týkalo se 2800 hatchbacků a sedanů a 190 hybridů. Svolávací akce.)

## Brzdy

- Snižená funkčnost parkovací brzdy (vinou postavení zuba na zub v pastorku ovládací páky, často spíše vinou nesprávné obsluhy) – roky 2006 až 2007, svolávací akce, údajně největší, jakou kdy musela Honda v Evropě absolvovat. V konečném důsledku se měnila sestava parkovací brzdy za modifikovanou.
- Zatuhlé pístky v zadních brzdících (stává se těm, co málo brzdí, nápravou je vyčištění)

## SERVISNÍ RADY

## Výměny oleje

Výměna oleje je u všech motorů stanovena po ujetí 20 000 km nebo po jednom roce (dle toho, co nastane dříve). Palivový a vzduchový filtr se u dieselů i (u zážehového motoru) mění po ujetí 40 000 km, nebo po dvou letech. U zážehového motoru je po šesti letech, nebo po 120 000 km vyměnit palivový filtr a svíčky.

## Rozvody

Všechny motory mají řetěz, jenž se za normálních podmínek nemění. U zážehových motorů je třeba kontrolovat po ujetí 40 000 km nebo po dvou letech ventilačovou vůlí.

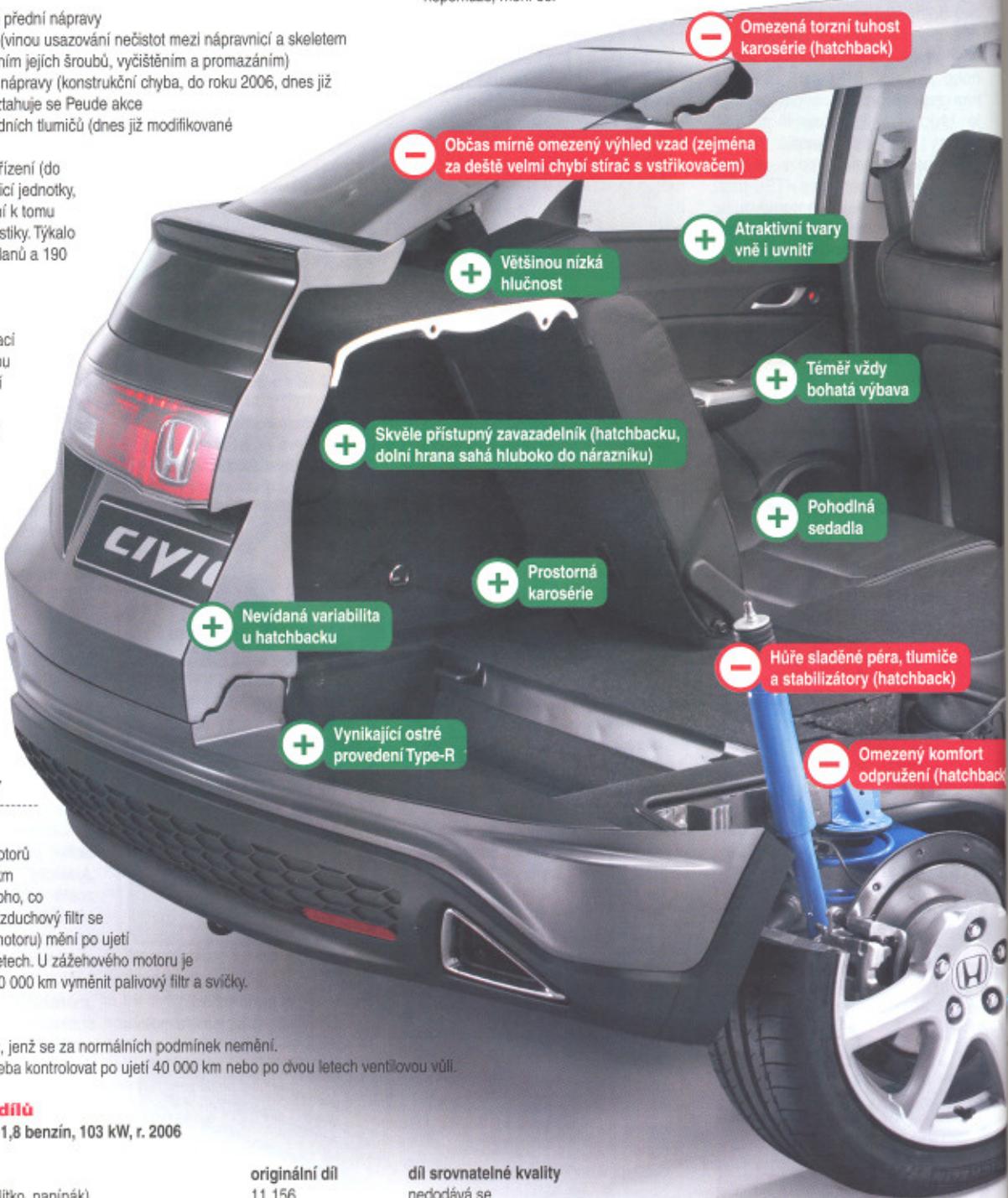
## Ceny náhradních dílů

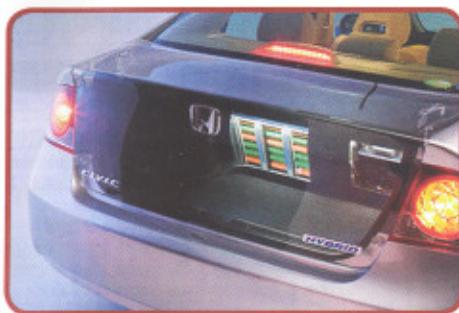
Honda Civic 8. generace 1,8 benzín, 103 kW, r. 2006

rozvody motoru (řetěz, vodítka, napínáč)	originální díl
brzdové destičky (přední)	11 156
brzdový kotouč (přední)	2583
tlumič výfuku (zadní)	2830
sada spojky (lamela, ložisko, přítlačný kotouč)	6829
tlumič pěrování (zadní)	8910
	6421

## Převodové ústrojí

- Nerovnoměrně opotřebovaná listová pružina lamely spojky (u vznětového motoru – mění se kompletní spojka)
- Vinou nesprávně zakaleného závitu (doslova překaleného – tepelná úprava povrchu, vedoucí ke zvýšené tvrdosti, ale také křehkosti – pozn. autora) riziko prasknutí hnacích hřídelů (velice sporadicky v České plus Slovenské republice bylo kontrolováno 43 aut)
- Hlučné ovládání spojky (může být zapříčineno hlučným spínačem tempomatu – lepší případ). Horší případ: Prasklé plastové pouzdro vratné pružiny pedálu – těž kov o kov a vydává to cvakavé zvuky.
- Nejhorší alternativa: Vadný spojkový válec u pedálu – nejdříve se vystředuje, pokud nepomůže, mění se.





Na akumulátory hybridů se vztahuje záruka osm let nebo 160 tisíc kilometrů



**–** Vysokí řidiči mají volant i v nejvyšší poloze stále spíše níže

**+** Bezpríkladně strmé, velmi přesné a citlivé řízení

**–** Výhradně tvrdé plasty v interiéru

**+** Má snímač hladiny oleje

**+** Pro osoby menšího vzrůstu skvělá pozice za volantem (velikáni to mají horší)

**+** Vždy má samočinnou klimatizaci

**+** Všechny motory mají rozvodový řetěz

**+** Skvělý vznětový motor

**+** Vynikající řazení (presné a jednoznačné)

**+** Zážehové motory s dobrým tahem z nízkých otáček a příznivou spotřebou paliva (1,4 i-DSI a 1,8 i-VTEC)

**–** Občas vrzání palubní desky na nerovnostech

**–** Sedan nemůže mít dvouzálonovou klimatizaci

**+** Vždy šestistupňová převodovka (vyjma hybridu)

**–** I v nejvyšší verzi chybí měnitelná tuhost bederní opěrky u řidiče

**–** Neleze měnit samostatně čep spodního ramene přední nápravy

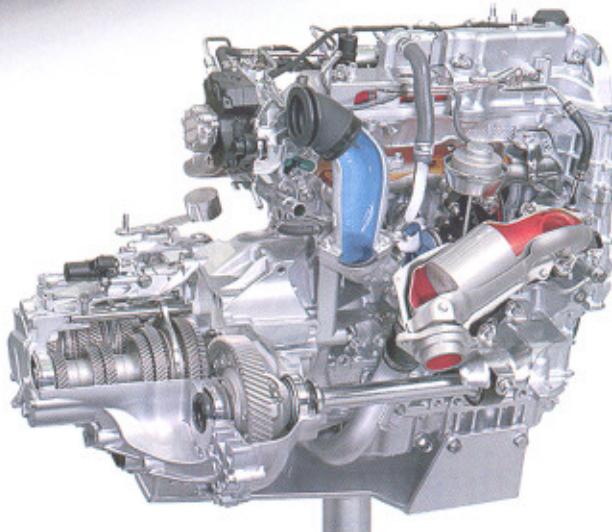
**–** Chování na rozbitých silnicích

**+** Skvělé jízdní vlastnosti a ovladatelnost na hladkých silnicích (zážehové verze)

**+** Vyvážený podvozek zajišťující vysoký komfort odpružení, bez vlivu na ovladatelnost (pouze sedan)

**–** Se zážehovým motorem mírně omezená směrová stabilita při vyšších rychlostech

První dieselový motor vlastní konstrukce N22A2 plní emisní normy Euro4 i bez filtru pevných částic



## MOTORICKÉ VARIANTY

Motor, parametry	Produkce	Převodovka	Hodnocení	Komentář
 <b>1,4 8V i-DSI (L13A7)</b> 61 kW, 119 N.m, 5,9 litru/100 km	od 2005 do 2009	6M/6R	★★★★☆	Základní pohonná jednotka má na hondu nezvykle provedený rozvod s osmi ventilí. Důvodem je použití inovačního zdvojeného sekvenčního zapalování i-DSI s dvojicí svíček pro každý válec. Výsledkem je velmi příznivá spotřeba paliva a nízké emise. Z podstaty konstrukční jednotka skvěle spolu pracuje už od nejnižších otáček, takže třeba z křízovatky dokáže takto motorizovaný civic vyrážet až překapavě rychle. Bohužel zmíněná má i stinné stránky. Se vznášajícími otáčkami sil cítelně ubývá a třeba nad 4000 min <sup>-1</sup> může subjektivně pocítit, že motor už vůbec netahne. Navíc reakce na přidání plynu je mldá a schopnost rychleji se vytáčet taktéž chybí.
 <b>1,4 16V i-VTEC (L13Z1)</b> 73 kW, 127 N.m, 5,9 litru/100 km <b>1,6 16V i-VTEC (R16A2)</b> 92 kW, 151 N.m, 6,5 litru/100 km	od 2009 2005	6M/6R 6M/5A	★★★★☆ ★★★★★	Novější 1,4 využívá stejný blok, jako ta minulá, neboť jde stále o agregát řady L. Namísto osmiventilové hlavy válců se stejným počtem svíček je zde nová hlava se 16 ventilí a klasickým zapalováním. Výsledkem je nejen vyšší výkon, ale hnedé zde odlíšná charakteristika. Po sile v nízkých otáčkách už není ani památky, zato nahoru motor sprintuje tak, jak jsme byli po léta u hondy zvyklí. Stejnou jednotku najdete i pod kapotou jazzu druhé generace, jakož i nového city.  Slabší verze motoru řady R byla k mání pouze na některých trzích, a to výhradně v karoserii sedan. Z toho vyplývá, že narazit na ni v nabídce ojetin se rovná malému zázraku.
 <b>1,8 16V i-VTEC (R18A2)</b> 103 kW, 174 N.m, 6,4 litru/100 km	od 2005	6M/6R/5A	★★★★★	Zážehová 1,8 z řady R je nejrozsířenější pohonnou jednotkou. Ač kupodivu nevyužívá primé vstřikování, dokáže příkladně hospodařit s palivem jistě i díky soustavě i-VTEC. Při testování jsem se pohyboval převážně v Praze, a přesto palubní počítač ukázal spotřebu 6,8 litru na 100 km. To je vzhledem k nabízeným parametrům nesporně vynikající. Jízdní charakteristiky se podobají starší 1,4. V nízkých otáčkách srdnatě zabere, což je potěšitelné. Jezdit svížně tak můžete i bez vytáčení agregátu. To sice možné je, ale poštěte s tím, že zhruba od 4500 min <sup>-1</sup> sil cítelně ubývá. Zajímavé je, že zhruba do 3500 min <sup>-1</sup> je padání z otáček při řazení vcelku uspokojivé, od této hranice pak výloženě pomalej. Při rychlosći 130 km/h jsou otáčky „na šestku“ až 3600 min <sup>-1</sup> .
 <b>2,0 16V i-VTEC (K20Z4)</b> 148 kW, 195 N.m, 9,1 litru/100 km	od 2005	6M	★★★★★	Dvoulitr řady K je špičkovou pohonnou jednotkou, určenou výhradně pro ostré sportovní provedení Type-R. Jízda v něm dokáže nadchnout i ty nejnáročnější milionáře rychlé jízdy. Tento agregát je jediným, jenž nabízí to, co mají všechni s motory Honda spojené. Tedy prudký nárůst sily při překročení určitých otáček (zde 5400 min <sup>-1</sup> ), jenž subjektivně připomíná nárůst tlaku turbodmychadla u přeplňovaných motorů (tam to však přichází zpravidla v nižších otáčkách – pozn. autora). V tu chvíli dojde k přečasování rozvodu na „ostrov“ vaňku s výrazně větším zdvihem ventilů. Od té chvíle letí motor do otáček takovou rychlosí, že můžete chvílemi pocítit, že se snad rozskočí, už aby byl v červeném poli, úřadujícím na hodnotě 8200 min <sup>-1</sup> (omezovač zasáhne o něco později). Toto navíc podporuje extrémně krátké převody šestistupňové skříně.
 <b>2,2 i-CTDi 16V (N22A2)</b> 103 kW, 340 N.m, 5,1 litru/100 km	od 2005	6M	★★★★★	První vlastní dieselové znacky se vyhoupí hned na samý vrchol hitparády vznělových čtyřválců. Znamenitá kultivovanost pramení jak z velice nízkého statického kompresebního poměru 16,7:1, tak i z použití dvouhmotového setrvačníku. Tento strašák mnoha uživatelů moderních dieselových aut se zde projevuje až nezvykle diskrétně, takže o jeho přítomnosti nemají mnozí ani potuchy. Vstřikování Common-rail Bosch CP3 je sice v dnešní době již překonané, přesto ostudu tomuto motoru nedělá. I přes použití turbodmychadla s aktivní regulací plněního tlaku nakláděním lopatek statoru turbíny není momentová charakteristika úplně nejhlasitější. Jako by diesel zhlédl v nejvýkonnějších „vteřkách“ znacky, takže i on dokáže boubívat zatahnutou při překročení zhruba 2000 min <sup>-1</sup> . Na rozdíl od některých agregátů konkurence se však pod touto hranicí neprojevuje taklik letargicky. Zážehové motory trochu připomíná i schopnost poskytnout sílu ve vyšších otáčkách. Vše se navíc oděrává za přijemně měkké zvukové kulisy. Spotřeba paliva je rovněž odpovídající.
 <b>1,3 8V i-DSI i-VTEC/IMA (LDA2)</b> 70+15 kW, 123 (stejnosměrný motor 103) N.m, 4,6 litru/100 km	od 2004	Variátor	★★★★☆	Ojedinělou verzí v nabídce civicu je takzvaný poloviční hybrid. Poháněn je speciální verzí motoru řady L se zdvojeným sekvenčním zapalováním, jemuž dále asistuje trifázový VTEC (viz AO 9/2008). Mezi ním a variátorem (převodovkou s plynulou změnou převodu) je vložen tenký bezkartáčový stejnosměrný motor napájený inteligentní napájecí jednotkou (IPU). Napájecí napětí je 158 V a zdrojem jsou Nikel-metal hydridové baterie (Ni-MH), umístěné za opěradly zadních sedadel. Hybrid se jako jediný civic vyrábí výhradně v Japonsku, přičemž existuje pouze ve verzii sedan. Z hlediska spolehlivosti hybridního systému pohoru se toho zatím mnoho neví, neboť setkat se se civkem hybridem u nás je takřka nemožné. Záruka na hybridní komplety činí osm let nebo 160 000 km. Cena samotných akumulátorů je však řádově mnoho desítek tisíc korun. U nás ovšem zatím v praxi méněně nebyly. Trochu zklamání je udávaná spotřeba. Dostat se na ni je v běžném provozu prakticky nemožné, byť vysoká úspornost se tomuto provedení upříležit.

## TECHNICKÉ PARAMETRY

Motor	1,4 8V i-DSI	1,4 16V	1,6 16V*	1,8 16V	2,0 16V	2,2 i-CTDI	1,3 8V i-DSI/IMA
Zdvihový objem (v cm³)	1339	1339	1595	1798	1998	2204	1339/IMA
Vrtání x zdvih (v mm)	73x80	73x80	81x77,4	81x87,3	86x86	85x97,1	73x80
Ventilový rozvod	SOHC	SOHC	SOHC	SOHC	DOHC	DOHC	SOHC
Výkon (kW/min⁻¹)	61/5700	73/6000	92/6200	103/6300	148/7800	103/4000	70/5700
Točivý moment (N.m/min⁻¹)	119/2800	127/4800	151/4200	174/4300	195/5600	340/2000	15/2000 (IMA) 123/4600 103/0¹160 (IMA)
Kompresní poměr (x:1)	10,8	10,5	10,5	10,5	11,0	16,7	10,8
Převodovka	M6/R6	M6/R6	M6/5A	M6/R6/5A	6M	6M	VAR
Přední náprava	Nezávislé zavěšení kol, náprava pseudo McPherson s nápravnici a spodním ramenem tvaru L, odpružená vinutými pružinami, torzní stabilizátor						
Zadní náprava	Nezávislé zavěšení kol multilink se stabilizátorem (sedan), respektive s torzní příčkou (hatchback). Odpružení vinutými pružinami.						
Rozměry (mm) d x š x v	4250x1760x1460 (hatchback), 4545x1750x1430 (sedan)						
Rozvor (mm)	2620 (hatchback), 2700 (sedan)						
Pohotovostní hmotnost (kg)	1180	1191	nezjištěno	1200	1265	1345	1300
Max. rychlosť (km/h)	170	177	nezjištěno	205	235	205	185
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	14,6	13,0	nezjištěno	8,9	6,6	8,6	11,5
Kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km)	5,9	5,9	nezjištěno	6,0	9,1	5,1	4,6v

## ČÍM SI VÁS ZÍSKÁ

**Ojedinělou variabilitou zadních sedadel.** Kromě prostornosti, již můžeme považovat za přednost, dostáváte u obou hatchbacků ještě jinde nepoužitý (kromě malého Jazzu) bonus v podobě možnosti otočit sedák zadní lavice o přibližně devadesát stupňů vzhůru, tak že se sedací plochou dotýká opěradla. Vzniklý prostor může posloužit i k přepravě dvojice jízdních kol, což zní opravdu zajímavé. Ta tak lze převážet bez jakékoli demontáže, neboť i nakládání je snadné. Zadní pár dveří arctovaný ve třech polohách lze totiž otevřít až o devadesát stupňů. Součástí této koncepcie je i palivová nádrž, nově umístěná pod předními sedadly, nikoliv před zadní nápravou, jak bývalo obvykle



## TAJNÝ TIP

**Otevírání předních dveří bez nepřijemného zvukového efektu.** Přední dveře civiku jsou osazeny zvláštně provedenými vnějšími klikami. Jejich ovládání jde poměrně ztuhá, navíc za doprovodu nepřijemného lupnutí. Na to samozřejmě zákazníci neváhali poukazovat. Později někteří přišli na to, že uvedeného zvukového efektu se lze zbavit tak, že před odjíštěním zámku dveří ty nejprve mírně přitlačíte. Samotné odjíštění pak jde o mnoho lehčejí. Honda se přesto snažila mnoha pomocí tím, že seřizovala dodatečně dorazy dveří. I přes tato opatření se mechanismus ovládání zámku dveří nejde jako šťastné řešení.



## KAROSÁŘSKÉ VARIANTY

**Třídveřový hatchback:** Základní varianta karosérie. Dostupná je s motory 1,4, 1,8 a 2,2 i-CTDI. Délka činí 4250 mm, šířka 1760 mm a výška 1460 mm. Rozvor náprav je 2635 mm. Objem zavazadelníku je 455/1350 litrů. Převodovka je vždy šestistupňová manuální, která může být u zážehových verzí nahrazena robotizovanou i-Shift o stejném počtu převodů.



**Čtyřdveřový sedan:** Je oproti hatchbacku výrazně odlišný. Jiná je nejen palubní deska a zadní náprava, nýbrž i spodní ramena zavěšení předních kol. O odlišném naladění podvozku



nemluví. Základní rozměry jsou 4545 x 1750x1430 mm. Rozvor náprav činí 2700 mm. Objem zavazadelníku činí 365 litrů. Civic sedan je poháněn motorem 1,8 litru, alternativně pro některé trhy i menší verzi 1,6 litru (u nás nebyl). Paralelně k šestistupňovému manuálu tvoří samozřejmě pětistupňová převodovka vlastní konstrukce. Sedan se vyrábí v Japonsku, pro evropský trh pak v Turecku.



**Pětidveřový hatchback:** Je poháněn stejnými motory s převodovkami jako třídveřová varianta. Shodné jsou jak vnější

rozměry, tak i objem zavazadelníku a samozřejmě také rozvor náprav. Jak tří-, tak i pětidveřový hatchback jsou výhradně evropskou záležitostí. Jsou na starém kontinentu nejen prodávány, nýbrž i vyráběny, a to v anglickém Swindonu.



**Hybrid:** Je zvláštní verzí sedanu. Pod shodnými vnějšími rozměry ukryvá hybridní technologii, znamenající třeba menší zavazadelník o objemu 340 litrů, který není na rozdíl od běžného sedanu variabilní. Vyrábí se výhradně v Japonsku.

## ČÍM ODRAZUJE

**Chováním na nerovnostech omezeným komfortem odpružení.** Právě jednoduchý podvozek obou hatchbacků jakožto dař za neobýejnou variabilitu se podepisuje pod nezvona příkladným chováním na typických českých okreskách. Zde si užijete nejen odskakování kol, citelného zejména na přičné dělici spáre v zátačce, nýbrž i značný hluk, projevující se rázy do karoserie. Jejich šíření karoserií ještě podporuje nevalná torzní tuhost, což je další z objektivních nedostatků. Naproti tomu na hladké silnici jezdí evropské civiky výborně, neboť se zážehovým motorem velice ochotně mění směr, takže v rychle projížděných krátkých zátačkách se lze dočkat i mírného vybočení zád. Ke zmíněnému ještě přispívá úzasně strmě, nadmíru přesné a citlivost nepostrádající řízení s elektromechanickým posilovačem.



**Type-R:** Je sportovní verzí civiku. V Evropě existuje výhradně v třídveřové karosérii a k jehoponu slouží vysokovýkonný dvoulitr řady K. Převodovka je pouze šestistupňová manuální se zkrácenými převody.

