

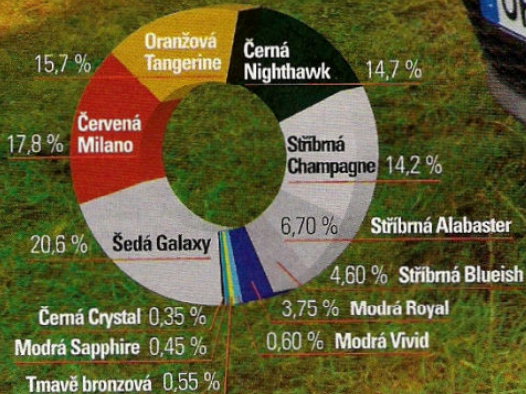
Hladké přistání

V září 2006 nastoupila do redakčních služeb Auto Bildu pětidveřová Honda Civic s motorem 1,8 l/103 kW a pouhými 1813 km na počítači. Po 27 měsících a sto tisících kilometrech přišla závěrečná demontáž, hlavní slovo při ní měla koroze.

Honda Civic patří k největším sportovcům ve třídě. Motory si libují ve vysokých otáčkách, podvozek zase v tvrdším naladění. Každému se to však líbit nemusí.

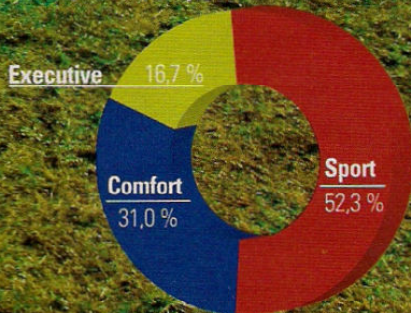
Paleta barev Hondy Civic 5D

(Údaje za rok 2008 v ČR)





Přehled výbav Hondy Civic 5D (Údaje za rok 2008 v ČR)



■ Kompaktní hatchback od Hondy do náročného testu na 100 000 kilometrů rozhodně neodstartoval snadno, většina redaktorů totiž při pohledu na jeho futuristický design neskryvala obavy z každodenního použití. Počáteční nedůvěra se ještě více prohloubila při rozjezdu, navzdory vysokému výkonu 103 kW začaly stránky palubního deníku plnit poznámky o líném zátahu z nízkých otáček. Uspokojivá dynamika se dostavila teprve při překročení 4000/min, takhle se typicky projevují zážehové vysokootáčkové motory této značky. S náročným ventilovým rozvodem souvisí také vyšší spotřeba paliva, v průměru si osmnáctistovka během testu řekla o 9,1 litru na 100 km.

Jako první začal vadit dálkový ovladač navigačního systému Siemens VDO umístěný na volantu (příplatek asi 15 000 Kč, v Česku se nenabízí). Netrvalo dlouho a redaktoři toto zařízení odmontovali. První skutečné varování přišlo při stavu rychloměru 4474, kdy se mezi přístroji nečekaně



Vůz projezdil během stotisícového testu celou Evropu. Na špatný výhled šikmo vpřed a zejména dozadu si však řidiči za celou dobu nezvykli.

rozsvítila kontrolka řízení motoru. Řidič okamžitě zastavil, vypnul a opět spustil zapalování a vše bylo zase v pořádku.

Stejná situace se až do samotného závěru testu opakovala ještě několikrát a vždy měla stejný průběh. Technici v autorizovaném servisu pokaždé řekli to samé: „Jednoduše to ignorujte.“ Zbytek vozu naštěstí fungoval dobře a spolehlivě jako Jazz 1.4, který dlouhodobý test skončil ▶



Kokpit je rozčleněný do dvou nad sebou umístěných informačních úrovní. Pro řidiče přináší výhodu v tom, že nemusí při pohledu na rychloměr tolik sklápět zrak.



Zavazadelník o základním objemu 0,415 m³ lze snadným sklopením zadních sedadel zvětšit na danou třídu nadprůměrných 1,352 m³. Například Volkswagen Golf VI nenabízí tolik místa ani takovou skládací techniku.

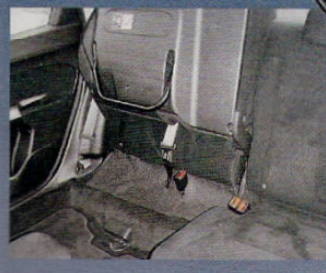
PRŮBĚŽNÉ POŘADÍ SPOLEHLIVOSTI STATISTICOVÝCH TESTŮ AUTO BILDU

Poř. Zkoušený automobil	Body	Známka	Výslo v AT
1. Mazda 6 Sport 1.8 MZR Comfort	0	1+	22/04
2. Mazda 5 2.0 MZR-CD Top	1	1	19/08
3. Toyota Prius HSD Lux	1	1	23/06
4. BMW 320i Touring	3	1	18/08
5. Škoda Octavia II Combi 1.6 FSI	5	1	07/08
6. Mercedes-Benz E 320 CDI Kombi	6	2+	20/05
7. Ford Focus 1.6i Kombi	8	2+	-
8. Ford Mondeo 1.8 Kombi Trend	9	2	01/04
8. Opel Vectra 2.2 16V Elegance	9	2	23/04
10. BMW 745i	10	2	01/06
11. Honda Civic 1.8 Sport	12	2-	04/09
11. Honda Jazz 1.4	12	2-	-
11. Renault Clio 1.4	12	2-	-
11. Mercedes-Benz B 180 CDI	12	2-	01/09
15. Fiat Panda 1.1 Active	13	2-	10/07
16. Hyundai Getz 5D 1.1i Active	14	2-	16/05
16. BMW 318i (E46)	14	2-	02/02
18. Toyota Avensis 2.0 D-CAT	15	2-	14/06
18. Volkswagen T5 Multivan 2.5 TDI	15	2-	06/07
18. Nissan Almera 3D 1.8 Elegance	15	2-	15/03
21. Volkswagen Lupo 1.4 TDI	16	3+	-
22. Audi A6 Avant 2.7 TDI	17	3+	14/07
22. Opel Meriva Cosmo 1.7 DTH	17	3+	10/06
24. Mini Cooper	18	3+	24/05
25. Hyundai Elantra 1.6 GLS	21	3	11/04
25. Audi A6 2.8	21	3	-
27. Renault Kangoo 1.9 dTi	22	3	-
28. Alfa Romeo 147 2.0 T.S.	23	3-	-
28. BMW X3 3.0d	23	3-	16/08
28. BMW X5 3.0d	23	3-	19/04
31. Mercedes-Benz A 170 CDI	24	3-	18/01
31. Mercedes-Benz C 220 CDI Kombi	24	3-	-
33. Opel Zafira 1.8 16V	25	3-	07/02
33. Volvo XC90 D5 Momentum	25	3-	22/05
35. Volkswagen Golf V 1.4	26	4+	-
36. Volkswagen Passat Variant VR5	27	4+	-
37. Alfa Romeo 159 SW 2.4 JTD Distinctive	28	4+	02/09
37. Opel Astra (H) 1.9 CDTI Cosmo	28	4+	13/06
39. Opel Astra (G) 1.6	29	4	-
39. Mercedes-Benz ML 270 CDI	29	4	-
41. Ford Fusion 1.6 16V Trend	30	4	11/05
41. Ford Focus C-Max 2.0 TDCi Trend	30	4	26/06
43. Audi A4 Avant 1.9 TDI	30	4	16/04
44. Škoda Fabia 1.4 16V Comfort	31	4	12/03
45. Škoda Octavia Combi SLX TDI	32	4	08/01
46. Fiat Punto 1.2	33	4-	-
46. Jaguar S-Type 3.0 V6	33	4-	10/02
46. Renault Megane 1.6 16V	33	4-	03/06
46. Renault Laguna 1.9 dCi Privilège	33	4-	21/04
50. Audi A2 1.4	39	5	04/03
51. Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI	41	5	21/08
52. Citroën C8 2.2 HDi 16V SX	45	5-	10/05
53. Peugeot 307 2.0 HDi	46	6	20/04
54. Volkswagen Polo 1.2 Comfortline	56	6	05/05
55. Volkswagen Touran 2.0 TDI DSG Trendline	77	6	03/07

Poznámka: 1 až 5 bodů = 1, 6 až 15 bodů = 2, 16 až 25 bodů = 3, 26 až 35 bodů = 4, 36 až 45 bodů = 5, nad 46 bodů = 6.

CO SE LÍBIL

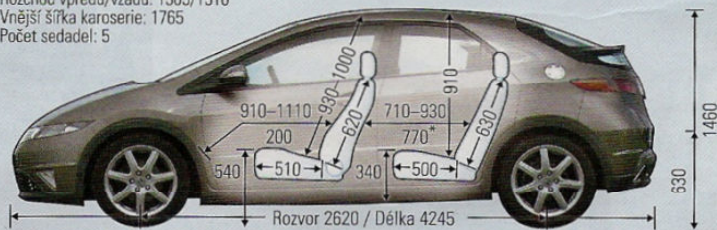
■ Třiramenný volant s airbagem a multifunkčními tlačítky vypadá dobře, jeho design pasuje k výbavě Sport a nestojí ani korunou navíc. Vlevo se ovládá autorádio, vpravo tempomat.



■ Zadní sedadla nabízejí geniální systém sklápění: sedák se vztýčí k opěradlu a ve vzhřívané poloze samočinně drží. Neskladné předměty se díky tomu snadno převážejí.

ROZMĚRY v milimetrech

Vnitřní šířka vpředu/vzadu: 1450/1450
Rozchod vpředu/vzadu: 1505/1510
Vnější šířka karoserie: 1765
Počet sedadel: 5



* Měřeno při prostoru pro nohy vpředu 1 m



Zatímco Honda loni v Německu prodala 12 403 civiků za celý rok, Volkswagen téměř dvojnásobek Golfů VI za jediný měsíc

ZKLAMALO NÁS



■ Umístění spouštěcí tlačítko vlevo od volantu nebylo šťastné rozhodnutí. Působí totiž dojmem, jako kdyby konstruktéři dostali pokyn k jeho zástavbě na poslední chvíli. Navíc kombinace s klíčkem v zapalování neuvěřitelně zdržuje.



PROVOZNÍ NÁKLADY

Spotřeba	
Celkem ujeté kilometrů	101 813 km
Celkem načerpáno paliva	9268,23 l
Cena	
Cena vozu na začátku testu (září 2006)	549 000 Kč
Aktuální cena vozu odpovídajícího testovanému	499 000 Kč
Odhadní cena dnes podle Eurotaxu	335 000 Kč
Palivo	
9268,23 litru benzínu, průměr 9,1 l/100 km (23,95 Kč/litr)	221 974 Kč
5,0 litru motorového oleje 0W-20 (502 Kč/l)	2510 Kč
Sady pneumatik včetně montáže	
1x letní pláště Michelin Pilot Sport 225/45 R 17 V	17 200 Kč
1x zimní pláště Dunlop SP Winter Sport M3 205/55 R 16 H	13 260 Kč
Servisní prohlídky včetně výměny oleje	
1. kontrola při 20 000 km	2680 Kč
2. kontrola při 40 000 km	4113 Kč
3. kontrola při 60 000 km	2870 Kč
4. kontrola při 80 000 km	3987 Kč
5. kontrola při 100 000 km	3341 Kč
Závady a opravy	
21 290. km: víčko palivové nádrže nejde otevřít, výměna ovládací bovděn	záruka
43 882. km: v rámci plánované prohlídky došlo k výměně brzdového obložení na předních kolech	3014 Kč
80 801. km: před touto kontrolou proběhlo několik dílčích vylepšení, například aretace ruční brzdy (foto) a otevírání víčka palivové nádrže (silnější pružina), došlo také na přední brzdové kotouče	5898 Kč
98 320. km: výměna akumulátoru	2325 Kč
99 565. km: nová žárovka tlumeného světla levého světlometu	191 Kč

HONDA CIVIC 1.8 SPORT

Technické údaje

Motor zážehový čtyřválec SOHC i-VEEC • Zdvihový objem 1799 cm³ • Výkon 103 kW při 6300/min • Točivý moment 174 N.m při 4300/min • Převodovka přímo řazená šesti-
stupňová • Zavěšení McPherson/vlečená ramena • Pneumatiky 225/45 R 17 (letní) a 205/55 R 16 (zimní) • Palivová nádrž 50 l • Rozvor náprav 2620 mm • Vnější rozměry 4255 x 1765 x 1460 mm • Zavazadlový prostor 0,415/1,352 m³ • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1265/485 kg • Největší rychlost 205 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 8,9 s • Spotřeba paliva 8,8/5,5/6,7 l na 100 km.

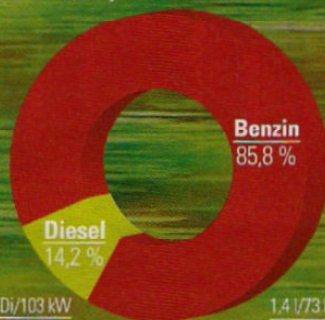
Základní cena 499 900 Kč

SÉRIOVÁ VÝBAVA

Šest airbagů • Stabilizační systém • Samočinná klimatizace • Dálkově řízené centrální zamykání • Elektricky ovládaná boční okna a sklopná vnější zrcátka • Autorádio s CD a mp3, šest reproduktorů • Přípojka USB • Kontrola tlaku v pneumatikách • Tempomat • Dešťové čidlo • Vyhřívání předních sedadel • Sportovní pedály • Přední mlhovky • Parkovací čidla vzadu • Litá 17" kola s pneumatikami 225/45 • Metalíza.

Motory Hondy Civic 5D

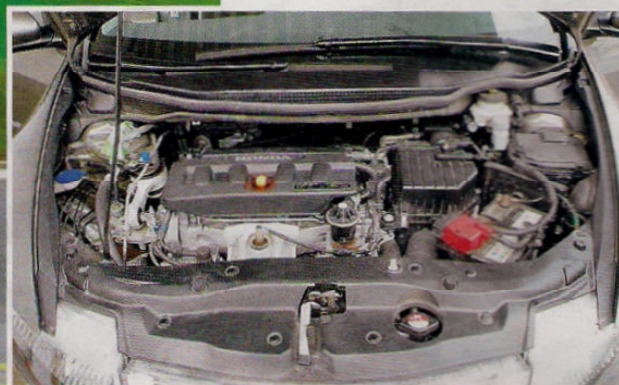
(Údaje za rok 2008 v ČR)



2,2 i-CTDi/103 kW
198 ks

1,4 i/73 kW (16,6 %/218 ks)
1,8 i/103 kW (69,2 %/1117 ks)

Zážehový čtyřválec 1,8 l/103 kW spotřeboval během stotisícového testu pět litrů oleje a 9268 litrů naturalu. Nový ventilový rozvod zlepšil záťah z nízkých otáček, ale jenom nepatrně.



Výtky řidičů směřovaly k nepřehledné zádi: spoiler a vislé zadní sklo brání v výhledu. Na parkování si nezvyklý žadný řidič, česká specifikace Sport naštěstí obsahuje sériový parkovací asistent. Při stavu rychloměru

21 290 se porouchalo otevírání víčka palivové nádrže, autorizovaný servis nejdříve vyměnil lanko a při další kontrole také tlačnou pružinku. Při té příležitosti se technikům podařilo odstranit nepříjemné šustění při řazení:

kulisa byla úplně opotřebovaná a natolik obnažená, že připomínala spaceball od Volva.

Civic dojel do cíle dlouhodobého testu s několika malými krátery na přední, které zanechaly odletující kamínky. A teprve závěrečná kompletní demontáž odhalila, že i se rzi na některých plechových spojích. Günter Schiele, odborník z Dekry, to považuje za netypické pro dvouletý automobil, ale nezávadné.

Podle něj by vůz zvládl bezpečně dalších sto tisíc kilometrů...

Honda Civic absolvovala náročný test na 100 000 kilometrů bez vážnějších problémů, blikající kontrolka motoru a šustění kulisy řazení působily jako drobnosti. Při závěrečném rozebrání našel technik korozi na styčných hranách. Přestože se nejedná o nic závažného, stejný nešvar jako u jazzu by měl výrobce přemýšlet k zamýšlení.

-ab/tk-

Modernizovaný civic se pozná podle nasávacích otvorů mezi světlomety

Naměřené hodnoty Auto Bildu		
Měřeno při stavu kilometrů	Začátek	Konec
Výkon na válcové zkoušce	-	101,7 kW
Zrychlení 0-50/100/130 km/h	3,2/10,1/16,5 s	2,9/9,1/15,1 s
Průžnost 60-100/80-120 km/h*	10,2/19,8 s	9,3/18,1 s
Břídzy studené/zahřáté, 100-0 km/h	36,0/36,4 m	37,6/37,1 m
Vnitřní hluk při 50/100/130 km/h	62/70/75 dB [A]	62/73/77 dB [A]
Průměrná spotřeba (na 100 km)	8,4 l	7,3 l

Poznámka: *Na čtvrtý, respektive šestý převodový stupeň.

VYJÁDRĚNÍ HONDY

> k vadným předním tlumičům: problém se týkal pouze některých civilů vyrobených v letech 2006 a 2007. Docházelo k uvolnění pryžového dorazu a při propružení k jeho nárazu do vřetené tlumiče. Výrobce zjednal ná-



Přední tlumiče jsou hlučné

pravu tím, že zvětšil vnější průměr dorazu. Tlumič se nemusí celý měnit, stačí na něj nasadit modifikovaný pryžový doraz.

> k umístění spouštěcího tlačítka: ovladač funguje bezvadně, jeho poloha ale podléhá designu a podtrhuje sportovní charakter automobilu.

> ke korozi na styčných hranách a prazích: objem koroze je zanedbatelný a proto není důvod ke kritice. Podle odborníků ji nezpůsobila nedostatečná antikorozní ochrana v daném místě, ale zvláštní druh koroze. Přesto jsme provedli rozbor a nafotili snímky a další kvalitu budeme pečlivě sledovat.

> k uvolnění vnější kliky předních dveří: s modelovým rokem 2007 byl tento nešvar odstraněn. Došlo k přepracování zařízení, které zajistí přesnější výrobní tolerance.



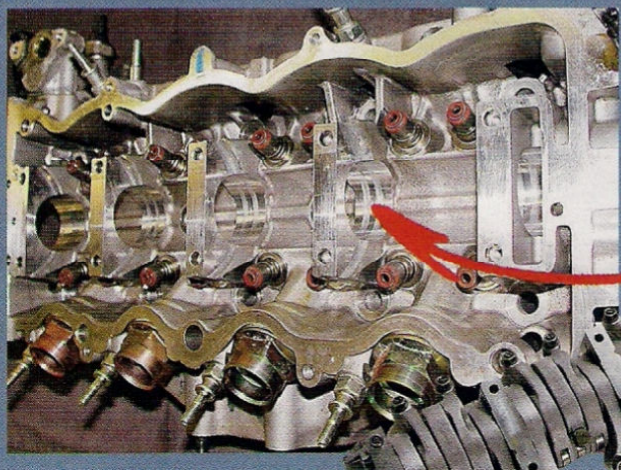
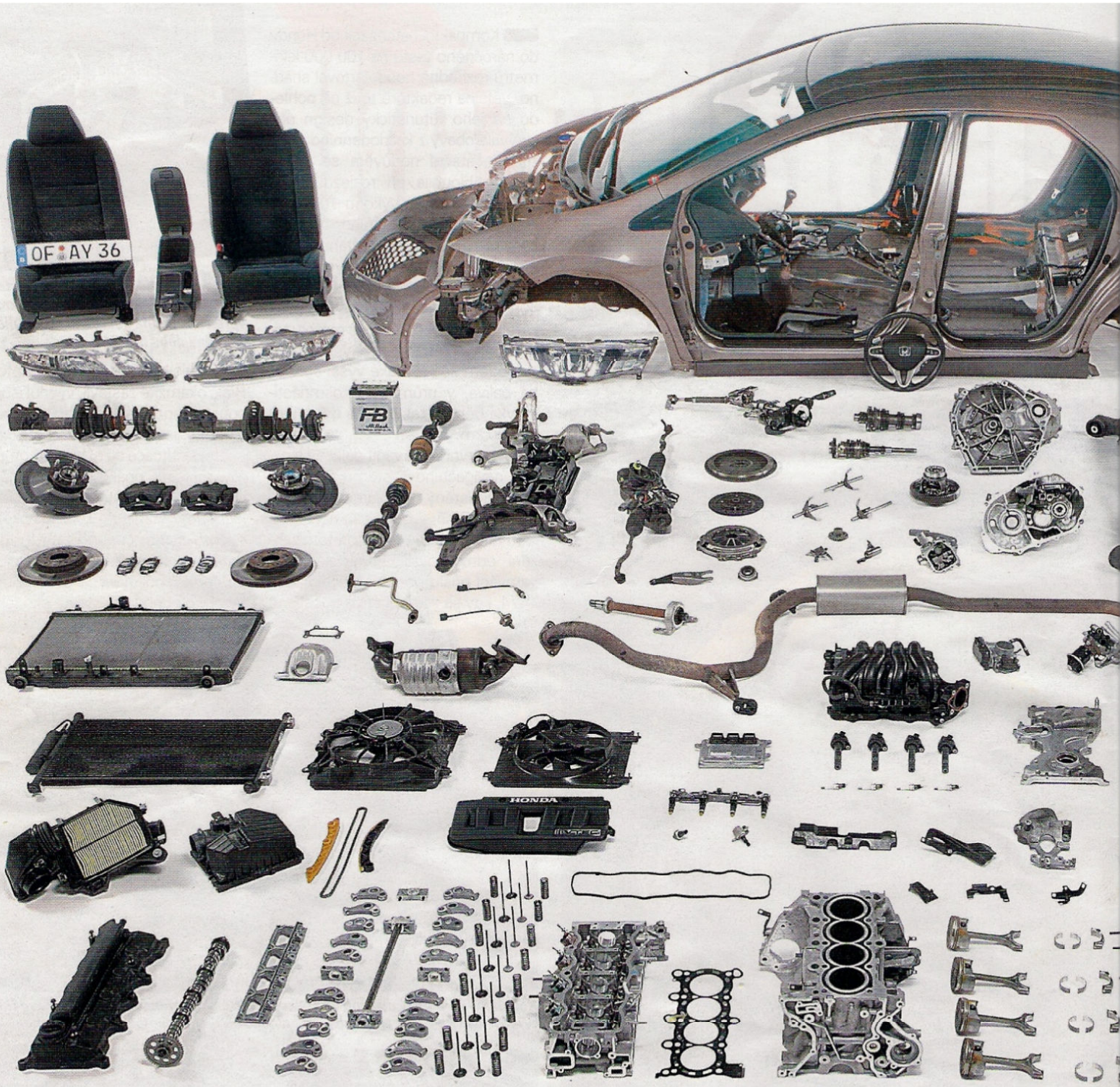
Klika dveří se nepříjemně vklá



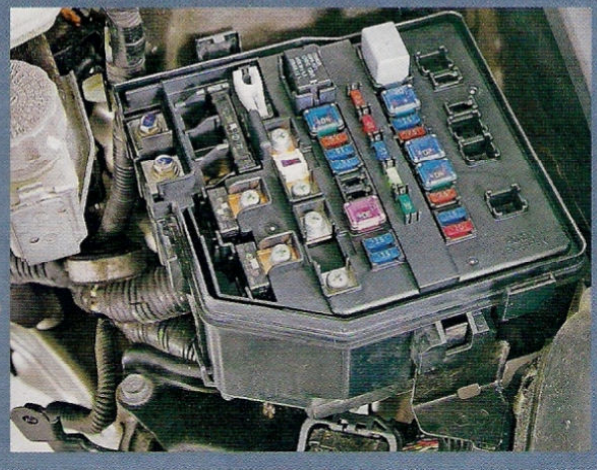
FACELIFT



Honda se v modelovém roce 2009 zřekla průchozího světlého pásu na přední civiku a mezi světlomety a logo umístila dva malé nasávací otvory. Paletu motorů obohatila základní benzinová čtrnáctistovka s výkonem 74 kW (429 000 Kč). Čtyřválec 1,8 l/103 kW dostal pětistupňovou samočinnou převodovku (+30 000 korun). Součástí sériové výbavy se stala také kontrola tlaku v pneumatikách.



Do ložiska vačkového hřídele se vtlačily stopy činnosti rozvodového mechanismu (vlevo). Proměnné řízení ventilů i-VTEC pracovalo celých 100 000 km bez poruchy.



Elektrovýzbrojí není co vytýkat, žádný z osmi bodů zkušebního protokolu neodhalil závadu. V suchu jako pojistková skříň (vlevo) byla také řídicí jednotka, přípojky a kontakty.



Günter Schiele z Dekry zkoumá endoskopem dutiny karoserie civicu a hledá stopy po konzervaci, respektive korozi

Osvědčená technika slaví úspěch

■ Pod poněkud zvláštní karoserií Hondy Civic se při bližším průzkumu skrývá solidní technika, která odborníky Dekry v čele s Günterem Schielem během závěrečné totální demontáže mile překvapila. Motor, převodovka, spojka a vlastně celá technika japonského vozu se zřekly výraznějších experimentů, konstruktéři vsadili na image značky a spolehlivost. A tak se Schieleho zápisník plnil téměř samými OK, OK, OK...

Technici našli devět podezřelých bodů, které by ale rozhodně nepoškodily vůz. Například spojka nevykazovala žádnou technickou závadu, místně vyhřáté stopy na jejím obložení však signalizují sportovní použití. Také hlava válců byla v pořádku, i když v ložisku vačkového hřídele nacházíme lehké stopy opotřebení. Schiele to přisoudil dlouhodobě vyššímu zatížení motoru.

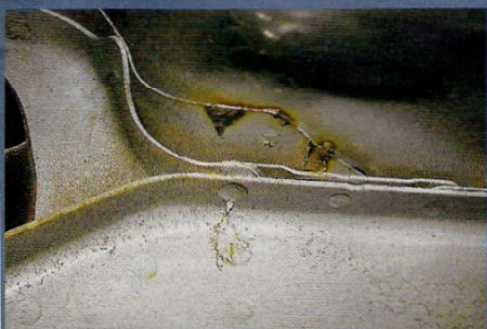
Poměrně dost utrpěl ochranný tepelný štít katalyzátoru, který byl vyrobený z levného materiálu a v úchytech již příliš nedržel. Technici si zase užili své s vadnými předními tlumiči, ani opakované kontroly v servisu ale neodhalily příčinu jejich hluchnosti. Teprve na konci testu se zjistilo, že pryžový doraz vyskočil z drážky svého úchyty, podle výrobce však nešlo o ojedinělý případ. Koroze se neprojevila nijak dramaticky (viz fotografie dole), nicméně podle Schieleho takové stopy rzi neodpovídají dva roky starému automobilu.

v červnu 2006. Závěrečná kompletní demontáž civicu pak odhalila příčinu blikající kontrolky: příslušné čidlo v motoru až příliš citlivě reagovalo na nejvyšší otáčky.

Redaktoři si pochvalovali uklidňující modré podsvícení přístrojů, jehož intenzitu lze nastavovat v šesti úrovních. Líbilo se také centrální umístění digitálního rychloměru a otáčkoměru nad sebou. Problém představovalo spouštění motoru: místo čipové karty konstruktéři použili klasický klíček, jenže jeho otočením ve spínací skříňce se pouze aktivuje zapalování. Ať se snažíte sebevíc, nic kromě příst-

rojů nenaskočí. Je zázrak, že klíček mnohdy hrubou silou některých kolegů vydržel. Přitom se stačilo podívat nalevo od volantu a stisknout červené tlačítko...

Stejně trvanlivý jako klíček zapalování byl celý civic. Sedadla, čalounění a plasty – všechno bylo až do konce testu v pořádku, dokonce ani šedivý velur nepřítahoval špinu. Radost působila chytrá zadní sedadla, jediným pohybem se totiž sklopí sedáky dopředu a opěradla jednoduše položí do roviny, čímž vznikne úžasný vnitřní prostor o objemu 1,352 m³.



Tohle není pěkný obrázek: na vnější i vnitřní straně deformačního nosníku v předním nárazníku se objevily stopy koroze. Ty endoskop odhalil také kolem upevňovacích matic.



Přední spoiler a příčník se o sebe při jízdě odíraly, přesto na některých místech ještě zůstal zachovaný ochranný nátěr. Toto místo však podle odborníků vyžaduje konstrukční úpravu.



Práh dveří testovaného automobilu byl zvnějšku i uvnitř dostatečně konzervovaný s výjimkou jediného místa v nosníku vzadu vpravo. Tady endoskop odhalil viditelné stopy po korozi.