

Kniha přání a stížností

Během prvního testování deváté generace Hondy Civic nám technici zdůrazňovali, že při konstrukci nového modelu vycházeli z připomínek zákazníků k předchůdci.

Nejméně výtek minulého Civicu mířilo k designu. Mimoňský vzhled osmé generace u zákazníků uspěl a pro mnohé byl hlavním důvodem ke koupi. Zachována zůstala též celková koncepce s plochou podlahou vzadu, palivovou nádrží pod předními sedačkami a výfukem vedeným bokem. Umožňuje zvednout zadní sedáky a místo dětí převážet neskladná zavazadla.

Co je vlastně jiné?

Nezměnila se základní konstrukce podvozku ani nabídka motorů. Co tedy nový Civic přináší? Třeba celou karoserii. Je o 45 mm delší, o pět milimetrů širší a 20 nižší. Přitom rozvor náprav se zkrátil o 25 mm, čemuž jsme se divili. Japonský konstruktér nám však s lehkým uzarděním prozradil, že je to kvůli potřebě větších deformačních zón.

Při osobním setkání se devátý Civic předchůdci nepodobá tak moc jako na fotkách. Spíš jsme v něm hodně viděli hybridní Insight – nižší silueta se více přiblížila aerodynamickému ideálu. Trochu se nám však nedostávalo místa nad hlavou. Sedačky níž nastavit nejdou, protože pod nimi je nádrž.

Nyní mnohem komfortněji

Naopak velice dobře zákazníci připomínkami vyladili podvozek, který se

úplně zbavil mlácení od zadní nápravy, které jsme u osmé generace přičítali jejímu radikálnímu zjednodušení z víceprvkové na prostinkou vlečenou. Evidentně to ale jde i s ní.

Ve Španělsku jsme tentokrát vyzkoušeli nejen místní serpentiny s dokonalým povrchem, ale i pár vedlejších cest, kvalitou srovnatelných s českými. A překvapil nás ladný pohyb bez rázů či lomozů. Zadní náprava totiž dostala mocný lék v podobě kapalinových pružných lůžek (silentbloků). Kultura jízdy je nyní zkrátka o sto procent příjemnější. Jistě na tom má lví podíl o čtvrtinu lepší zkrutná tuhost karoserie. Tlumič, jehož opora neuhýbá, totiž pracuje účinněji i přesněji.

Diesel je lepší

Honda se v posledních letech masivně zelená. Zástupci značky proto samozřejmě nejvíce upozorňovali na různá tlačítka s kytičkou (systém ECO Assist, který zásadně ztlumí odezvu motoru a mírně i spotřebu), žaluzie před chladičem u dieselu či samočinné vypínání motoru na křižovatkách. Naštěstí si alespoň malinko vzpomněli na slavnou sportovní minulost značky, takže nový Civic má tužší příčné stabilizátory a převodka řízení je připravena natvrdo (nikoliv přes silentbloky). Za jízdy se tedy nemůže pohybovat a kazit přesnost ovládání.

Nový Civic je o čtyři a půl centimetru delší, rozvor náprav má přitom dva a půl kratší

Text: Martin Vaculík, Malaga
martin.vaculik@axelspringer.cz



Tak poznáte diesel: malé spoilery na zádi posunuly víření vzduchu a umožnily naměřit kýžené emise CO₂ na limitu 110 g/km



Aerodynamický odpor má novinka proti předchůdci o deset až dvanáct procent nižší



Auto se mezi-generačně o dva centimetry snížilo, sedačky však stále zůstávají vysoko. Logicky pak chybí místo nad hlavou.

Ceník Hondy Civic [v Kč]

Motor/výbava	S	Comfort	Sport	Executive
1.4 i-VTEC/73 kW	379 900	399 900	434 000	—
1.8 i-VTEC/104 kW	429 000	449 000	479 000	579 000
2.2 i-DTEC/110 kW	499 000	519 000	549 000	649 000

Jednotka 1.8 i-VTEC/104 kW lze mít s automaticem (+30 000 Kč)

Technické údaje

Model	1.4i-VTEC	1.8i-VTEC	2.2 i-DTEC
Zdvihový objem (cm ³)	1339	1798	2199
Nejvyšší výkon (kW/ot.min)	73/6000	104/6500	110/4000
Nejvyšší točivý moment (N.m/ot.min)	127/4800	174/4300	350/2000-2750
Převodovka	6M	6M (5A)	6M
Maximální rychlost (km/h)	187	215 (210)	217
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	13,0	8,7 (10,4)	8,3
Kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km)	5,4	5,8 (6,3)	4,2
Pohotovostní hmotnost od (kg)	1256	1280 (1313)	1438
Objem zavazadelníku (l)	—	477	—
Vnější rozměry (mm)	—	4300 x 1770 x 1470	—

Auto s benzinovou osmnáctistovkou 1.8i-VTEC nás moc nenadchlo. Vinou emisních vychytávek působilo jeho 104 kW jaksi fedně už v předchozí generaci, u nové navíc výrobce prodloužil převody. Vytáčení všeho od trojky výše je nekonečným trápením bez radosti. Konkurenti, kteří si umějí pomoci přeplňováním, zvládají emisně těžké převody daleko suverénněji.

Víc se nám líbil diesel 2.2 i-DTEC/110 kW. Nejen proto, že 350 N.m si poradí s kterýmkoliv převodem, ale i zásluhou jakéhosi kouzla v jeho podvozku. Možná přitvrzené odpružení či snad vyšší brzdový moment vznětové verze způsobují, že na limitu se tento vůz nechoval tupě nedotáčivě, ale zábavně přetáčivě – nádherně čitelně a plynule. Velmi nás bavil a jsme zvědaví na jeho chování na českých cestách.

Zjištění, že diesel lépe nejen jede, ale v rozporu s obvyklou logikou věci se i lépe ovládá, by se tuzemskému zastoupení Hondy velice nehodilo. Prodej devátého Civicu zahájí koncem února a na dalších dvanáct měsíců nahlásilo výrobci odběrové kvóty ve výši 760 benzinových a 80 dieselových modelů.

HODNOCENÍ

- +** Design
- Variabilní interiér
- Slušný komfort odpružení
- Výkonný a pružný diesel
- Protikoroziní záruky (12 let karoserie, 10 let díly podvozku, 5 let výfuk)
- Rozměrný (až 477 l) zavazadelník (ovšem zásluhou absence rezervy)
- Hlučný a nepřilíš dynamický zážehový motor 1.8 i-VTEC
- Nedostatek místa nad hlavou vpředu
- Zápach plastů
- Diesel 2.2 i-DTEC je pro danou třídu zbytečně velký (očekává se 1.6 i-DTEC)
- Vysoké ceny



V nejvyšší výbavě Executive má Honda nastavitelné sevření bočních sedaček řidiče – pro sportovní jízdu skvělá věc

I nadále lze zadní sedáky vyklápat vzhůru. Nádrž totiž není umístěna pod nimi, ale sedí na ní přední cestující



Pro lepší výhled vzad

U minulého Civicu majitelé kritizovali výhled vzad. Ano, prosklení je větší než u konkurentů, jenže rám dveří přerušuje výhled zrovna v místě, kde obvykle ve zpětném zrcátku vidáme jiné vozidlo. V případě nového modelu jej proto výrobce přesunul níže a horní část skla vybavil stěračem (dříve také chyběl). Stále to však nějak není zcela ono...



Dělicí příčka zadního prosklení se ztenčila i snížila, stále ovšem vadí přesně tam, kde za autem na silnici obvykle někdo jede. Zavedení zadního stěrače proto chválíme, ale velký smysl stejně nemá.



Na klouby Colafit

**Účinnost Colafitu potvrzená klinickou studií*
Zlepšení zdravotního stavu u 93 % pacientů**

Výsledky klinické studie:
Studie potvrdila, že Colafit redukuje klidovou bolest kloubů i bolest při pohybu, redukuje ztuhlost a zlepšuje funkčnost kloubů.

Výhody Colafitu:

- Chrání a vyživuje klouby
- Klinicky ověřená účinnost
- Stačí 1 kostička denně



Náš TIP

vnitřní užívání doplňte o mazání Colafit krémem Akut.

Colafit krém Akut je zklidňující mazání na bolavé klouby s komplexním účinkem, k akutnímu použití.

- Pomáhá regeneraci kloubů
- Uvolňuje ztuhlost
- Pomáhá při bolestech svalů a kloubů

Jeho použití je vhodné před zatížením nebo po něm (např. při sportovním výkonu), po úrazu, při natažení vaziv apod.

***Název studie: Klinická dvojitě slepá, randomizovaná, placebem kontrolovaná, multicentrická studie s Colafitem u pacientů s osteoartrózou kolene**
Realizátor: NÚRCH Piešťany Slovensko



DACOM PHARMA

Výrobce: DACOM Pharma s.r.o.
Svatoborská 365, 697 01 Kyjov
K dostání ve Vaší lékárně.
www.dacom.cz