

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 Civiku mřížilo k designu. Mimoňský vzhled osmé generace u zákazníků uspěl a pro mnich byl hlavním důvodem ke koupi. Zachována zůstala též celková koncepce s plochou podlahou vzadu, palivovou nádrží pod předními sedačkami a výfukem vedeným bokem. Umožnuje zvětnout 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 milimetru širší a 20 mm výšší. 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. Sedáky níž nastavit nejdou, protože pod nimi je nádrž.

Nyní mnachem komfortněji

Naopak velice dobře zákazníci připomínkami vyladili podvozek, který se

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

Ve Španělsku jsme tentokrát vyzkoušeli nejen místní serpentiny s dokonalým povrchem, ale i pář 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 přijemnější. Jistě na tom má lví podíl o čtvrtinu lepší zkrutná tuhost karoserie. Tlumič, jehož opora neuhýbá, totiž pracuje účinněji i přesněji.

Diesel je lepší

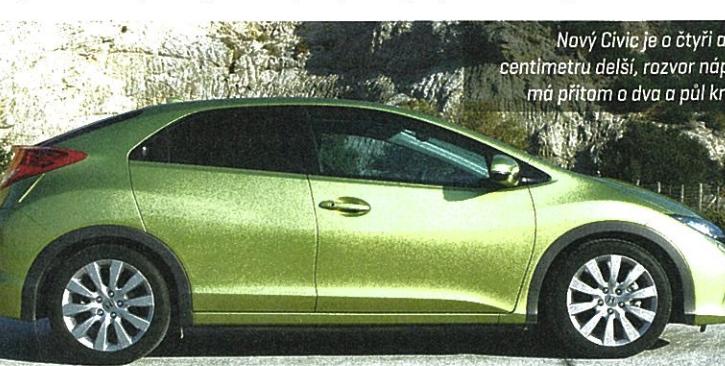
Honda se v posledních letech masivně zelená. Zástupci značky proto samozřejmě nejvíc upozorňovali na různá tlačítka s kytičkou (systém ECO Assist, který zásadně ztlumí odzvu motoru a mírně i spotřebu), žaluzie před chladičem u dieselu či samočinné vypínání motoru na křižovatkách. Naštěstí si alešpol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

Novy Civic je o čtyři a půl centimetrů delší, rozvor náprav má přitom o dva a půl krátší



Tak poznáte diesel: malé spoilery na zádi posunuly výřenou za vůz a umožnily naměřit kýzené emise CO₂ na limitu 110 g/km

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



DIESEL Speciální vydání Světa motorů
Nejen pro milovníky naftových motorů

PRÁVĚ
V PRODEJI



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



Technické údaje

Model	1.4i-VTEC	1.8i-VTEC	2.2i-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 rychlos (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
Oblast zavazadlení (l)	477		
Vnitřní rozměry (mm)	4300 x 1770 x 1470		

Auto s benzinovou osmnáctistovkou 1.8i-VTEC nás moc nenadchl. Vinou emisních vychytávek působilo jeho 104 kW jaksí ředěně už v předchozí generaci, u nové navíc výrobce prodloužil převody. Vytáčení všechno od trojky výše je nekonečným trápením bez radosti. Konkurenční, kteří si umějí pomoci přepříváním, zvládají emisně těžké převody daleko suverénněji.

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

Zjištění, že diesel lépe nejen jede, ale v rozporu s obvyklou logickou věcí se i lépe ovládá, by se tuzemskému zařízení Hondy velice nehodilo. Prodej devátého Civiku zahájí koncem února a na dalších dva měsíce nahlásilo výrobce odběrové kvóty ve výši 760 benzínových a 80 dieselových modelů.

HODNOCENÍ

- + Design
- + Variabilní interiér
- + Slušný komfort odpružení
- + Výkonný a pružný diesel
- + Protikorozní záruky (12 let karoserie, 10 let díly podvozku, 5 let výřek)
- + Rozměrný (až 477 l) zavazadelník (ovšem zásluhou absence rezervy)
- Hlučný a neprůhledný dynamický zážehový motor 1.8i-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

Foto: Martin Vaculík



V nejvyšší výbavě Executive má honda nastavitelné sevření bočnic sedačky řidiče – pro sportovní jízdu skvělá věc

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



Pro lepší výhled vzad

U minulého Civiku majitelé kritizovali výhled vzad. Ano, proskení je větší než u konkurenčních vozidel, Jenže rám dveří přeruší výhled zrovna v místě, kde obvykle ve zpětném zrcátku vidíme 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 proskení 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 potvrzena 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 využívá kloubu
- Klinicky ověřená účinnost
- Stačí 1 kostička denně

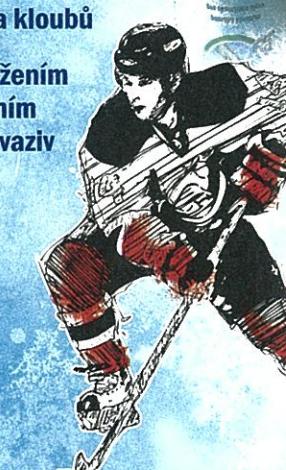


Náš TIP

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, placebo kontrolovaná, multicentrická studie s Colafitem u pacientů s osteoartrózou kolene. Realizátor: NURCH Piešťany Slovensko

DACOM® PHARMA

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

