

Blízká setkání hondího druhu

Starý pan Däniken měl přece pravdu. V minulosti muselo v Pacifiku nouzově přistát UFO, japonská armáda se zmocnila členů posádky a pak z nich celé roky páčila, jak postavit nový Civic. Po zevrubných testech výsledku této spolupráce jsme došli k závěru, že borci z Kryptonu se postarali nejen o karosérii, ale že vypomohli i s motorem 1,8 i-VTEC.

Zvenčí

Japonská auta mívala vždycky skvělou techniku, ale jejich design ještě v předešlé generaci vypadal na to, že ho vyřkl pan vrátný tři dny před cestou na autosalón. Pak ale přišel nový Civic a všechno je jinak. Pro Hondu tentokrát musel pracovat opravdu špičkový tvůrce: smělý vizionář, který beze strachu načrtne šíleně odvážnou koncepci, a zároveň přepočlivý detailista, který si disciplinovaně pohraje i s tím nejdrobnějším tlačítkem. Myslíme, že takovou revoluci kvalitního designu neviděla nižší střední třída od dob prvního focusu – a stejně jako tehdy, i tentokrát to mnozí budou jen těžko rozdýchávat. Příd šokuje zamračeným pohledem a ozdobným polykarbonátovým pásem mezi světlomety. Co na fotce vypadá trochu pouťově, to ve skutečnosti vyzařuje ohromné sebevědomí, agresivitu a jistotu. Zrovna tak dynamický je i boční profil, na němž vynikne kratičkový přední převis, nezvykle příkrá kapota a plynulý přechod k přednímu oknu. Komu připadá předeek až moc utlílý, ten ať se na zad raději nedívá. Vzadu dominuje divoce zvlněné okno a především výrazná odtrhová hrana, za kterou ale musíme panu designérovi vyčinit. Funkčnost tu kvůli vzhledu dostala trošku na pudelku – hrana úplně rozbíjí výhled z okna a řidič snadno přehlédne třeba malucha.

Uvnitř

Jestli interiér nenavrhoval stejný divočák jako vnějšek, tak to musel být jeho brácha. Zapomeňte na nudnou kapličku před volantem, jakou mají ostatní auta. Na palubní desce Civicu jsou rozházeny hned TŘI skupiny displejů, a to prosím každá na svém vlastním „patře“. Zpočátku to vypadá trošku psychedelicky, ale jakmile se přístroje rozsvítí, tak oceníte, jak je jejich rozmístění ergonomické. Například rychloměr (digitální) je vystrčen úplně nahoru, prakticky až do předního okna. Díky tomu máte tachometr neustále v zorném poli a bez jediného pohybu hlavou vidíte, jestli vám rychlost omylem nestoupá na zločinných 131 km/hod. I další ovladače a páčky jsou skvěle umístěné a dají se intuitivně zvládnout bez otevření manuálu, což mají chlapi rádi. Startuje se pochopitelně tlačítkem, to už je v poslední době mus; oldschoolový klíček však kupodivu přesto budete potřebovat. Řadící páka nemá klasickou manžetu, ale kulový kloub, který běhá opravdu hladce. Báječný je volant – futuristický, plný ovládacích prvků, ideálně tlustý a příjemný do ruky. Pokud bychom na palubní desce něco měnili, tak snad jen plastový kryt otáčkoměru – modravá barva nemusí každému vyhovovat. Sedačky jsou vynikající a poskytují skvělé vedení i v ostrých zatáčkách, použité materiály příkladně kvalitní. Posez vpředu je pohodlný; na rozdíl od tolika jiných vozů nižší střední třídy se řidič nemusí bát, že si otláčí koleno o tvrdou a nepochopitelně vyčnívající středovou konzoli. I vzadu je překvapivě mnoho místa pro nohy, jen na výšku už to není taková sláva – daň za dynamický sklon karosérie. A když jsme u toho prostoru, musíme pochválit i zavazadelník. Pravověrný hondista se o takové mastnácké věci neza-

jímá, ale nás nudné rodinné typy potěší, že do kufru se vejde neskutečných 415 litrů. Snad nikdo v této třídě nenabízí víc, pochopitelně kromě Škody Octavia, která ovšem v tomto ohledu pokoří i středně rostlou Avii.

Motor

Konečně se dostáváme k věci, o kterou se pravověrný hondista naopak zajímá ze všeho nejvíc – tedy k motoru. Honda zatím do Civicu montuje tři agregáty – benzinovou čtrnáctistovku (61 kW), krásnou osmnáctistovku (103 kW) a konečně i naftový 2,2 i-CTDi o výkonu 103 kW. My jsme měli k dispozici motor 1,8 i-VTEC, který má nejvíc hondí charakter a po němž jistě sáhne většina zákazníků. Je pochopitelně vybaven proměnným časováním sacích ventilů, což je proslulá technologie Hondy zvyšující výkon a snižující spotřebu. Jak se projevuje v praxi? Je to přesně ta vysookoobrátková bestie, kterou od Hondy očekáváte. Šlape jako hodinky, miluje vytáčení a zejména v pásmu 5500–6500 otáček oblažuje řidiče nádherným, byť poněkud uječeným zvukem. Není ovšem nutné držet ho věčně v otáčkách jako slavnou Hondu S2000 nebo další hondí „cirkulárky“. Motor velmi pružně pracuje i v pásmu 2000–3500 otáček, což se příznivě projeví na spotřebě. Náš týdenní průměr činil 7,2 na sto, což je sice více než hodnota uváděná výrobcem (6,6 l/100 km), ale na sportovní auto s vynikajícím požitkem z jízdy je to pořád skvělé číslo.

Jízdní vlastnosti

Jestli čekáte, že nový Civic bude tvrdý jako prkno a vytřeše z posádky duši, tak pro vás máme příjemné překvapení. Podvozek je kupodivu nalaďen poměrně komfortně a elegantně se vyrovnává i s pražskými kolejiemi, kočičmi hlavami a příčnými prahy. To nedávno testovaný Seat Altea FR byl k zadním pasažérům o poznání krutější, třebaže jezdil na kolech o stejném rozměru 17“ 225/45. Honda tu zvolila mnohem kompromisnější nalaďení než u předešlé generace Civicu – jak vidno, pokouší se oslovit i širší motoristickou veřejnost, nejen hard-core mladochy jako dříve. Zadní náprava je pevná, i když předchází generace nás rozmazlila vyspělejším víceprvkem. Podvozek je ovšem vyladěn tak skvěle, že běžný řidič absenci víceprvkové nápravy jen těžko pozná. Průjezd zatáčkami je nekompromisní a jistý, v šikanách se široký a relativně nízký Civic cítí jako doma. I dálniční cestování zvládá Honda suverénně, ačkoli v rychlostech nad 140 km/h je hluk i na poměry nižší střední třídy zbytečně vysoký.

Závěrem

Ať jste víkendový Fittipaldi, nebo spořádaný otec rodiny, nový Civic vás nadchne. Tolik sportovního ducha v praktickém a přitom celkem ekonomickém balení vám jen tak někdo nenabídne. Živá osmnáctistovka ve verzi Sport vyjde na 589 tisíc, což už zahrnuje takové příjemné serepetičky jako klimatizaci, tempomat, vyhřívané sedačky či 17palcová litá kola. Pokud vám sedne odvážný hondí design, potrpíte si na technologické parádičky a nevadí vám, že po vás občas půjdou Muži v černém, tak nemáte v nižší střední třídě co řešit.



Honda Civic 5D 1,8 i-VTEC Sport
Zdvihový objem 1799 cm³

Nejvyšší výkon

103 kW (140 k) při 6300 ot/min

Nejvyšší točivý moment

174 Nm při 4300 ot/min

Nejvyšší rychlost 205 km/h

Zrychlení 0–100 km/h 8,9 s

Kombinovaná spotřeba 6,6 l/100 km

Základní cena 559 000 Kč

