



# Proč nevěřit na UFO

**Honda Civic se tváří jako kosmická loď plná ohromující techniky, v níž snad ani nejde o praktičnost. Je to ale naopak.**

## Dražší, ale stále žádaný vůz



Jindřich Topol,  
regionální manažer  
výkupu AAA Auto

V záplavě německé konfekce na plochách autobazarů vyčnívá Civic futuristickým designem a žádný návštěvník jej nemine bez povšimnutí. Odvážný vzhled však neoslaví každého a pro konzervativní povahy může být spíše překážkou. Cílovou skupinou jsou tudíž hlavně zájemci mladších ročníků, kteří nechtějí splývat s davem a vedle kosmického designu palubní desky ocení třeba i nadprůměrnou variabilitu interiéru. Prodejní ceny Civicu klesají pomalu a pohybují se na úrovni Golfu. Srovnatelná Astra či Focus se dají koupit o 50 000 levněji, přesto Civic na nového majitele nikdy dlouho nečeká. To je dáno poměrně omezenou tržní nabídkou. Ceny dnes začínají pod hranicí dvou set tisíc, přitom s rozpočtem 250 000 Kč už lze pořídit bohatě vybaveného krasavce. Většina Civiců na českém trhu pochází od soukromých majitelů. Tudíž mají v průměru najeto méně než Focusy, Golfy a Astry, které často slouží ve firemních flotilách. Obecně vzato je Civic většinou v zachovalějším stavu. Nejrozšířenějším motorem je benzinová osmnáctistovka, kombinující překvapivou dynamiku s přijatelnou spotřebou, za což vděčí spojení s šestistupňovým manuálem. Výhodou jsou u všech agregátů rozvody poháněné bezúdržbovým řetězem, což představuje u ojetiny proti řemenu úsporu peněz i starostí.

**P**o několik generací zosobňoval kompaktní model Hondy spojení sportovních jízdních vlastností a každodenní využitelnosti. Znamenalo to velmi nízkou karoserii se sedadly téměř položenými na podlaze a sofistikovaný podvozek. Poslední generace sportovní důraz opustily a sázejí hlavně na praktické vlastnosti.

### Vzhůru na Mars

Vnější vzhled posledního Civicu jako by vypadal z Hvězdných válek. Málokterého vesmírného tuláka napadne, že tvary ve skutečnosti pouze kopírují

evropské předpisy na ochranu sražených chodců a požadavky na soudržnost skeletu při typizovaných nárazových testech. Tomu odpovídá také postavení a sklon předních sloupků – ve své době patřil Civic spolu s Peugeotem 407 k prvním autům, z nichž není vidět do zatáčky.

Designéři se zřejmě spolehli na to, že při kosmické plavbě to nikomu chybět nebude, a v kabině navodili atmosféru raketoplánu. Přispívá k tomu jak ztvárnění palubní desky a shluky ovladačů v několika oddělených hnízdech, tak zobrazení provozních

údajů na dvouposchodovém displeji. Hra na emoce funguje dobře a na ergonomické zvláštnosti se dá zvyknout i když nad nutností startovat oběma rukama český řidič nejspíš pronese něco šťavnatějšího než „Houstone, máme problém“.

Hrubé a tvrdé materiály v kabině už tak vědecko-fantasticky nepůsobí odolnost a slícování jsou ale vzorné a jedince citlivé na záda potěší kvalitně tvarovaná i čalouněná sedadla. Hloupi promarněný je výhled vzad. Okno pátych dveří je rozměrné, ale rozpuštěn spoilerem, kvůli kterému chybí i stěrač.



Futuristické ztvárnění palubní desky funguje ergonomicky dobře



Rychlost se zobrazuje digitálně zcela nahoře, údaj je v zorném poli řidiče. Provozní údaje jsou „o patro“ níž.

Pravou rukou klíček, levou tlačítko. Jednou rukou Civic prostě nenastartujete.



|                                    |                             |
|------------------------------------|-----------------------------|
| <b>SM 39</b><br>vyšlo 26. 9. 2011  | Volkswagen Passat           |
| <b>SM 40</b><br>vyšlo 3. 10. 2011  | Mitsubishi Colt 7. generace |
| <b>SM 41</b>                       | Honda Civic 8. generace     |
| <b>SM 42</b><br>vyšlo 10. 17. 2011 | Saab 900/9-3                |

## o sedí na nádrži

Nezvyklý tvar karoserie je kromě bezpečnostních hledisek podřízen vytváření prostoru. Na dnešní dobu dokáže i nabídnout mimořádně hluboký a překvapivě variabilní uspořádání sedadel. K využitelnosti přispívá zcela rovná podlaha kabiny, kvůli níž je výfuk veden podél pravého prahu a držák uložený pod předními sedadly. Čím vzaly sportovní ambice starších verzí definitivně za své. Poloha sedek a celá karoserie jsou vyšší, zadní eprvkovou nápravu nahradila skladší vlečená. Kupodivu i tak jednoduchý podvozek uměl potrápiti: vpředu že vzniknout vůle v horním uložení věry, což se projevuje praskáním hrbolech nebo při rozjezdu. Klepání adu způsobovaly tlumiče, které výce v roce 2006 modifikoval.

## už nevytočíš

Až na jednu výjimku zmizel i bujařivý charakter starších motorů Hondy. Kladiční čtrnáctistovka byla do moderaace v roce 2009 pouze dvouventilová hla pěkně odspodu, nad 3500 ot./min

# Pár slov o motorech

► **1.4 8V a 16V** [1.4 R4, 8 a 16V, 61 kW a 119 N.m, respektive 73 kW a 127 kW, 2005-2010]: Původní 8V verze táhne důrazně odspodu, pozdější 16V naopak pouze nahoře. Přiměřený základ bez ambicí na dlouhé dálniční tahy.

▲ **1.8 16V** [1.8 16V, 103 kW, 174 N.m, 2005-2010]: Na Hondu překvapivě spodový a plynulý motor bez výrazné gradace výkonu v otáčkách. Spolehlivý a při klidné jízdě i úsporný.

► **2.2 i-CTDi** [2.2 R4, 16V, 103 kW a 340 N.m, 2005-2010]: V dieselových měřítkách spolehlivý agregát může k stáru vyděsit cenami za opravy. Dynamice hodné Accordu nestačí podvozek ani poloosy, nepotěší rovněž hodně přitvrzený podvozek.

▲ Skvělá volba ► Záleží na prioritách ▼ Nebrat

## Ceny – příklady z českých autobazarů

|                     |                                                |
|---------------------|------------------------------------------------|
| <b>Nejlevnější:</b> | 160 000 Kč, 1.4 8V, 2005, 177 000 km           |
| <b>Nejdražší:</b>   | 605 000 Kč, 2.0 Type R, 2009, najeto 22 000 km |
| <b>Náš tip:</b>     | 185 000 Kč, 1.8 16V, 2007, najeto 124 000 km   |

už toho ale moc nepředvedla. Facelift kupodivu přinesl kromě hlavy s šestnácti ventily i zcela opačnou charakteristiku, což pro základní motor nemusí být nejvýhodnější.

Lepší volbou je plynulá a přiměřeně úsporná varianta 1.8 16V i-VTEC. Vzteklý dvoulitř s neuvěřitelnými 148 kW byl vyhrazen ostré verzi Type-R se sportovním podvozkem.

Diesel 2,2l známý z Accordu je spolehlivý, jakékoli opravy se však extrémně prodraží a velký točivý moment dává převodovce i poloosám docela zabrat. Důrazně varujeme před dovezenými diesely s filtrem pevných částic. V originále tento díl stojí 130 000 korun. ●



Jednoduchá a skladná zadní náprava ponechala Civicu na dnešní dobu neobvykle hluboký kufr



Šíř uložení zadních sedadel nevadí, na délku je místa dost



Přední sedadla potěší tvarováním i velikostí. Pod nimi je palivová nádrž.



Zadní opěradla lze jako v každém hatchbacku sklopit dolů. Zvláštností hondy je možnost vyklapat je vzhůru. Podlaha je šikmo plochá.

## Přednosti a nedostatky

- Praktické využití prostoru
- Spolehlivost
- Protikorozi ochrana
- Kvalitní sedadla
- Komfort odpružení
- Hluk kol a motoru
- Výhled vzad a šikmo vpřed
- U 1.8 ani dieselu 2.2 není automat

## Jak šel čas

|              |                                                                                                                                                                                                     |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>2005:</b> | Zahájení výroby tří a pětiventilové verze ve Velké Británii s motory 1.4 i-DSI, 1.8 VTEC a 2.2 i-CTDi. Převodovky pětistupňová manuální nebo robotizovaná [1,4], respektive manuální šestistupňová. |
| <b>2006:</b> | Konstrukčně velmi odlišný sedan s víceprvkovou zadní nápravou vyráběný v Turecku. Navíc motor 1.6 16V a volitelná automatická převodovka. Hybridní verze se vyráběla v Japonsku.                    |
| <b>2009:</b> | Facelift, vzhledové úpravy přidá, motor 1.4 i-DSI nahrazen šestnáctiventilovým 1.4 i-VTEC.                                                                                                          |
| <b>2011:</b> | Přechod na emisní normu Euro 5 znamená u dieselu povinný filtr pevných částic.                                                                                                                      |

## Servisní rady

Všechny motory mají rozvody poháněné bezúdržbovým řetězem. Interval oleje doporučujeme zkrátit z 20 000 na 15 000 km a svíček u zážehových motorů ze 120 000 na 60 000 km.

## Euro NCAP (2007)

Ochrana posádky při nárazu

★★★★★ 32 bodů

## Hodnocení

|                            |             |
|----------------------------|-------------|
| <b>Komfort:</b>            | <b>2,25</b> |
| <b>Prostornost:</b>        | <b>1,25</b> |
| <b>Dynamika:</b>           | <b>1,75</b> |
| <b>Pohonné jednotky:</b>   | <b>1,75</b> |
| <b>Spolehlivost:</b>       | <b>1,50</b> |
| <b>Servisní náročnost:</b> | <b>1,25</b> |
| <b>Ceny dílů:</b>          | <b>2,00</b> |
| <b>Výsledná známka</b>     | <b>1,68</b> |

Zámka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům



Spoiler je efektivní, uvidíte přes něj špatně. Do horní části se nevešel ani stěrač.

## Ceny náhradních dílů

| Honda Civic 1.8 VTEC, 2007 | Originální (Honda) | Náhrada (Auto Kelly)             |
|----------------------------|--------------------|----------------------------------|
| Přední brzdové obložení    | 2575               | 1105 (Ferodo)                    |
| Přední brzdový kotouč      | 2895               | 850 (Ferodo)                     |
| Přední tlumič pérování     | 6997               | není v nabídce                   |
| Předních spodní rameno     | 6062               | 1588 (Nipparcts, samostatný čep) |
| Rozvodová sada             | řetěz              | řetěz                            |
| Filtr sání                 | 770                | 369 (Filtron)                    |
| Kabinový mikrofiltr        | 525                | 302 (Filtron)                    |
| Zadní díl (tlumič) výfuku  | 6985               | Není v nabídce                   |