

I v kosmu jsou hrboly

Honda Civic 1,8i-VTEC, 2007,
21 000 km, cena 299 900 Kč

Technické údaje

Motor:	atmosférický zážehový čtyřválec
Zdvihový objem:	1799 cm ³
Největší výkon:	103 kW při 6300 ot./min
Nej. točivý moment:	174 N.m při 4300 ot./min
Převodovka:	šestistupňová přímo řazená
Zavazadlový prostor:	415/1320 l
Rozvor náprav:	2635 mm
Vnější rozměry:	4250 x 1760 x 1460 mm
Maximální rychlost:	207 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	8,6 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	6,4 l/100 km
Cena zkoušeného vozu:	299 900 Kč

S futuristickým vzhledem a moderními motory příliš neladí odbyté naladění podvozku. Jeden by se raději vznesl.

Zdálo se, že nás mimořádně zachová-
lý a málo jetý vůz nemá čím zklam-
at. Interiér jako nový, chod všech
ovladačů přesný, skvěle fungující klima-
tizace i brzdy. Postupně však vyšlo naje-
vo, že u osmé generace není ani zánovní
kus jistotou bezúdržbového provozu. Od
předních kol se při každém rozjezdu ozý-
valo suché praskání. Hrozili jsme se drahé
výměny tlumičů, skutečnost však byla
mnohem banálnější. Stačí vyčistit a při-
mazat uložení pomocného rámu.

I bez této zatím spíše kosmetické
potíže nás ale podvozek hony moc
nepotěšil. Jeho naladění působí odby-
tě, na českých hrbolech kope a bouchá,

karoserie se přitom neustále pohupu-
je. Před koupí civiku doporučujeme
zkušební jízdu po horší cestě. Někomu
takové chování vadí více, jinému méně.

Benzinová osmnáctistovka je uni-
verzálním, i když dynamicky nevýraz-
ným nástrojem. Umí plynule zabírat
od nejnižších otáček, po městě stačí
2000 ot./min, při předjíždění se ochotně
vytáčí, čemuž pomáhá převodovka s šes-
ti stupni. Zvláštností agregátu je schop-
nost pracovat v takzvaném Atkinsonově
cyklu, kdy se část nasáté směsi vytlačuje
zpět do sání. Ve válci ji zůstane o to méně
a klesají ztráty spojené s jejím stlačením.
Tuto výhodu však motor využije jen

v nejnižším zatížení, což se v členitějším
terénu nestává moc často. Výsledkem je
spotřeba kolem 7,0 až 7,5 l/100 km.

Velkou devízou je objem kufru a va-
riabilní využití interiéru. Opěradla lze
klasicky sklopit a vytvořit dlouhou lož-
nou plochu. Také je však možné nechat
je ve vzpřímené poloze a sedáky vyklo-
pit vzhůru. Za předními sedadly tak
díky rovné podlaze vznikne prostor pro
několik přepravek nebo jízdní kolo.

Osmá generace Civicu potěšila prak-
tickou využitelností a poněkud zklama-
la komfortem jízdy. Dilema před koupí
je díky tomu zcela jasné a po ní už žád-
ná nemilá překvapení nečekají.

Za kouzelně plochou podlahou se skrývá
výfuk vedený po straně



Hliníková ramena snižují neodpruženou
hmotnost, přesto auto na hrbolech bouchá



Spodní čep ramene nelze měnit samostat-
ně. Ramena ale vydrží hodně.

Nutné investice

Namazání uložení pomocného rámu:
600 Kč

Závady a problémy

Poruchy poloos a převodovek, turbo-
dmychadel a dvoumotových setrvačnicků
(diesel).

Zanesené vedení EGR: 1,4 8V při dlouhodo-
bém ježdění v nízkých otáčkách, lze vyčistit.

Klepání zadní nápravy, konstrukční chybu
tlumičů výrobce odstranil v roce 2006.

Skřípání přední nápravy v horních uloženích
vzpěr [výměna] a v uložení nápravnice
[vyčištění].

Nepravidelný záběr spojky způsobený ne-
souladným tlakem pružiny lamely (diesel)
nebo vadným hlavním hydraulickým válcem.



Nejllepší motorizací pro Civic je podle nás úsporná a spolehlivá benzinová osmnáctistovka

Konkurenti ojeté Hondy Civic

Toyota Auris



Výroba: od 2007

Popis: Konzervativnějším poje-
tím je daleko blíží cílové skupině.
Výroba v Británii a Turecku se
odráží v průměrnější kvalitě,
pověsti značky ale se ctí dostojí.
Výhodou jsou menší a výkonově
přiměřenější diesely 1,4 a 2,0
litru, nevýhodou velmi vysoké
ceny ojetin.

Ford Focus II



Výroba: 2004-2010

Popis: Poměrem užítka a emocí
je Focus někde uprostřed mezi
toyotou a hondou. Z kvalitativ-
ního průměru místy vybočuje
choulostivost laku. Na český trh se
až do loňska dodávaly diesely 1.8
bez filtru pevných částic. Výhodou
fordu jsou nízké ceny originálních
dílů i hustá servisní síť.