

zapremine hiljadu kubika sa 129 „konja“. Stiže kao zamena za dosadašnji atmosferski 1,4, od koga je ne samo snažniji, već i daleko prijetniji u vožnji. Snažniji 1,5 turbo-benzinac ima četiri cilindra i 182 konjske snage. Oba motora odlikuju brojna tehnička unapređenja, među kojima su turbina niske inercije, uljna pumpa promenljivog kapaciteta i specijalne brizgaljke za hlađenje klipova uljem. Mi smo imali prilike da isprobamo obe verzije, koje se standardno isporučuju sa šestostepenim manuelnim menjačem ali i sa CVT menjačima.

Već na prvi pogled jasno je da su dimenzije i proporcije „sivika“ drugačije u odnosu na prethodnu generaciju. Auto je duži za 136 milimetara, od čega je 30 otišlo na međuosovinsko

je generalno niža i to za 35 mm napred i 30 mm nazad. Čak je i prtljažnik povećan, doduše za svega pet litara, ali dovoljno da sa svojih 478 litara i dalje bude ubedljivo najveći među svim hečbek modelima niže srednje klase, odnosno C segmenta. Pri svemu tome, vrlo je upotrebljiv zbog svog pravilnog oblika.

Tokom prezentacije, predstavnici Honda su istakli veću upotrebu kvalitetnijih materijala i mekše plastike u kabini. Ipak, materijali i plastične površine su takve da se ne može reći da je Honda pretendovala na premijum segment za razliku od nekih konkurenata. Primetili smo mnoge detalje specifične za Hondu, kao što su dizajn prekidača i tastera, estetika instrumenata, centralnog displeja, teksturu plastike... Sve je



Pun iznenađenja

„Sivik“ je auto pun iznenađenja. Inženjerski rad je dokazao da je to i dalje auto koji je namenjen uživanju za volanom i sportskim voznim karakteristikama. Japanci su osmislili nelinearnu, odnosno progresivnu letvu volana koja omogućava još sportskiju atmosferu. Što više okrećete volan, točkovi se neproporcionalno više zaokreću. To znači da u ostrim krivinama imate osećaj kao da vozite sportski auto sa vrlo direktnim volanom, tako da prilikom zaokretanja ne morate da skidate ruke sa upravljača.

U početku deluje pomalo neobično ali se vrlo brzo naviknete tako da je teško odoleti a ne dovesti auto na limit prijanjanja. Ovde na scenu stupaju novi stabilizatori koji su za polušasiju pričvršćeni hidraulično-gumenom vezom. Inženjeri Honda su nam objasnili da je ovaj element dosta skup i da ga zbog toga drugi proizvođači izbegavaju ali da su njima odlične vozne karakteristike ipak bile na prvom mestu.



rastojanje. Širina je povećana za 30 mm, ali je zato visina smanjena za 20. Dobijena je bolja raspodela mase; Na to je, između ostalog, uticalo premeštanje rezervoara za gorivo sa sredine karoserije na prostor ispod zadnjih sedišta, a dobijeno je i niže težište i to za 34 mm. Prethodne dve generacije „sivika“ su bile prepoznatljive po centralno pozicioniranom rezervoaru; takav raspored je omogućavao veću zapreminu prtljažnika u odnosu na konkurenciju ali i čuvena „magična“ zadnja sedišta koja su mogla da se podignu u vertikalni položaj, oslobađajući koristan prostor za vertikalni transport kabaštih predmeta s obzirom da je pod bio vrlo nizak. Taj koncept je sada napušten jer se boljom raspodelom prostora postiglo mnogo toga. Pozicija putnika



Izuzetno bogata standardna oprema



Udobno i za dvometraše

Čak i vrlo visoke osobe neće imati problem da udobno sede na zadnjem sedištu. Ima za 95 mm više mesta za butine nego ranije i 45 mm više mesta za kolena. Prostor za ramena je povećan za 20 mm.



Poreklo sa modela „tajp-R“

Oba nova motora vode poreklo sa čuvenog 2,0 turbo-benzinca koji pokreće „sivik tajp-R“. Za efikasniji rad brine se i hlađenje klipova sa donje strane uz pomoć dve brizgaljke. U cilju uštede na masi i prostoru postavljene su i manje „M12“ svećice umesto dosadašnjih „M14“.



Verzija sa standardnim farovima

nekako prepoznatljivo a istovremeno drugačije. Dizajneri su se trudili da budu inovativni, koristeći prepoznatljivu estetiku kako bi ostali verni tradiciji ali i kupcima, koji očekuju svežinu. U tome su i uspeali, uz primenu nekih detalja koji nas vraćaju u prošlost. Na primer, na instrumentima su specifični pokazivači preostale količine goriva i temperature rashladne tečnosti. Dizajnirani su tako da podsećaju na nekadašnje LED elemente koji su se primenjivali na poludigitalnim auto-radio apartima s kraja sedamdesetih i početka osamdesetih.

Položaj za volanom je prirodan i prijatan, upravljač se dosta izvlači po dubini, može nisko da se podesi i generalno omogućava zavaljenu poziciju vozača. Ručica menjača je među najboljima u klasi - kratka je, ima kratke hodove i izuzetno je precizna.

Za početak smo odabrali auto sa 1,5 motorom i manuelnim menjačem, a slučajno se potrefilo da je opremljen „sport plus“ paketom opreme koji ima dodatne spojler. Oni dosta menjaju karakter i estetiku automobila, uključujući i dvostruki završetak izduvnog sistema, koji dodatno privlači pažnju ali i menja zvuk motora. Od motora sa 182 KS dobili smo baš ono što smo očekivali - snažna ubrzanja i dobru elastičnost i pri niskim obrtajima. Dopalo nam se što je buka svedena na minimum, ne samo od motora, već i od točkova i strujanja vazduha. Za to je, između ostalog, zaslužno i novo vetrobransko staklo sa dodatnim izolacionim slojevima. Snažni turbo-benzinac je vrlo pitom u gradskoj vožnji, nema izraženu turbopumpu i vrlo lako se vozi. Maksimalnu snagu postiže pri opuštenih 5500 obrtaja a šesta brzina je vrlo duga, tako da se pri 130 km/h „vrti“ na svega 2400 obrtaja. Zanimljivo je da maksimalni obrtni moment postiže u vrlo širokom opsegu od 1900 pa sve do 5000 o/min, što znači da možete da ga vozite kao stare dobre atmosferske motore - na vrlo visokim obrtajima. Za razliku od dizelaša, ovakav benzinac deluje kao da ima nepresušne rezerve snage, istovremeno stvarajući ne samo osećaj sigurnosti kod vozača prilikom preticanja već i potpuno novu dimenziju zabave kada se kazaljka obrtomera za-