

CIVIC

 e:HEV

„hybryda z pazurem”



AUTO ŚWIAT

„Dochodzę do siebie po teście Hondy Civic e:HEV. Pali niewiele, a zapewnia frajdę”

INTERIA.PL

„Honda Civic e:HEV – większa, lepiej wykonana i tylko hybrydowa”

SPIDER'S WEB

„Nowa Honda Civic – wreszcie pierwszy test. Trendsetter czy boomer?”

ANGORA

„Jeszcze kompakty nie zginęły..”

Dochodzę do siebie po teście Hondy Civic e:HEV.

Pali niewiele, a zapewnia frajdę



Jest cicho nawet na autostradzie, bo inżynierowie Hondy w końcu nie żałowali materiałów wygłuszających.

Nowa Honda Civic e:HEV pokazuje, że choć branża motoryzacyjna obróciła kierunek na pełną elektryfikację, wciąż da się sprzedać pstryczka w nos regulatorowi i stworzyć zaskakująco „spalinowy w odczuciu” samochód. Kompaktowa „Japonka” może i jest wyłącznie hybrydowa, ale zapewnia oldskulową frajdę z jazdy, a przy tym potrafi jeździć o kropelce! Złoty środek?

- Podobnie jak inne Hondy, tak i nowo Civic można kupić już tylko w wersji hybrydowej. Innych odmian brak, ale 184-konna hybryda może przypaść do gustu fanom aut spalinowych z „automatem”
- Inżynierowie Hondy zdziałali cuda – Civic e:HEV w sztuczny sposób zapewnia naturalne i sportowe wrażenia z jazdy. A więc można! Dlaczego wszyscy producenci hybryd tak nie robią?
- Jednocześnie nowa Honda Civic e:HEV szokuje naprawdę niskim średnim spalaniem. Remedium na wysokie ceny paliw? Tak, jeśli masz w portfelu co najmniej 139 tys. 900 zł, bo od tej kwoty zaczyna się polski cennik auta

Ciężkie czasy nastały dla samochodów... nie, nie spalinowych, lecz hybrydowych. Nowa Honda Civic e:HEV musiała schować swoje elektryczne zapędy pod kamu-

flażem, aby nie zrazić do siebie klientów przyzwyczajonych do odgłosu kręcącego się wysoko silnika i charakterystyki jazdy autem z przekładnią, która zmienia biegi. Innymi słowy, posiadała moc oszukiwania zmysłów.

Wsiadając w Madrycie za kierownicę Civica e:HEV, mniej więcej wiedziałem, czego się spodziewać – kolejnej oszczędnej, ale niezbyt angażującej hybrydy. W końcu „taki mamy klimat”. Klóciło mi się to jednak z nakręcaną przez polskie przedstawicielstwo Hondy atmosferą przed wyjazdem, jakby czekały nas jazdy co najmniej usportowioną wersją Si! Zobaczmy zatem, o co tyle szumu i po czyjej stronie opowiada się praktyka.

Nowa Honda Civic e:HEV – klasyczna tylko z wyglądu

Pierwsze wrażenia? Już dawno nie siedziałem w tak „konserwatywnym” samochodzie – z przyjemnie niską pozycją za kierownicą, szerokim podłokietnikiem między fotelami, świetną widocznością do przodu (cienkie słupki A) i bez niepotrzebnych dodatków przemieniających każde nowe auto w crossovera. Hondę Civic e:HEV, na szczęście, ominęła ta terenowa moda.

Tu mamy do czynienia z klasycznym kompaktowym hatchbackiem, który dzięki smukłej sylwetce może niektórym kojarzyć



się z fastbackami. Mnie przypomina się era pierwszego Megane i drugiej Astry, kiedy hatchbacki były bardziej optywowe niż dzisiaj. W nowym Civicu wszystko jest na właściwym miejscu – pojawiła się nawet wielka tylna szyba zamiast dzielonej, będącej znakiem rozpoznawczym modelu od czasu przełomowego UFO.

Ja tę nową elegancję kupuję! Awangardowy to niech sobie będzie Citroen C4. W tradycyjnym hatchbacku do uzyskania godnej prezencji wystarczą adaptacyjne reflektory (tylko w najbogatszej wersji Advance), nisko poprowadzona linia dachu, zgrabnie ukształtowane zderzaki (tylny ma nawet „dyfuzor”) i odpowiednio duże felgi aluminiowe (tutaj maksymalnie 18-calowe). Transformacja nadwozia odbiła się delikatnie na kabinie – z tyłu jest nieco mniej miejsca nad głową (za to więcej na nogi), a bagażnik zmalał o symboliczne 5 l (w topowej odmianie z 12-głośnikowym audio Bose o 11 l).

Nowa Honda Civic e:HEV – hybryda ze spalinowym pazurem

Przejdźmy jednak do konkretów! O co chodzi z tymi spalinowymi wrażeniami z jazdy w aucie hybrydowym? O to, że silnik benzynowy żłobie paliwo, wyje i rzadko kiedy przekazuje pałeczkę motorowi elektrycznemu? Nie w tym przypadku! Honda Civic e:HEV to pozorantka, bo choć napędzający ją 184-konny układ hybrydowy przez większość czasu stara się nie dopuszczać do głosu jednostki spalinowej, a „skrzynia” ma tylko dwa przełożenia (jazdy do przodu i do tyłu), podczas jazdy łatwo się nabrać, że jest inaczej.

Przekonałem się o tym na wycieczce dookoła Madrytu, która składała się nie tylko z odcinków ekspresowych, ale też po drogach lokalnych. Był nawet epizod w zakorkowanym centrum metropolii. I wiecie co? Przekładnia e-CVT z wbudowanym motorem elektrycznym o mocy 184 KM i 315 Nm doskonale symuluje zmianę wirtualnych biegów podczas przyspieszania – na 10,2-calowym ekranie za kierownicą pokazuje ją wskaźnik mocy, a efekt wzmacnia puszczana z głośników ścieżka dźwiękowa silnika benzynowego.

Warto zaznaczyć, że nie jest to nachalny (i śmierdzący „fejkiem” na kilometr) odgłos boksera czy jednostki V8, ale zwykłego 4-cylindrowca. W trybie Sport system



Podczas jazdy ze stałą prędkością najczęściej w kabinie panuje jednak spokój znany z „elektryków”.



Active Sound Control trochę go podkręca – niezorientowani mogliby pomyśleć, że pod maską Hondy Civic e:HEV siedzi prawdziwy VTEC.

Podczas jazdy ze stałą prędkością najczęściej w kabinie panuje jednak spokój znany z „elektryków”. Jest cicho nawet na autostradzie, bo inżynierowie Hondy w końcu nie żalowali materiałów wygłuszających. To też zasługa samego układu hybrydowego, w którym silnik spalinowy rzadko napędza koła – skupia się na powierzonej mu roli generatora.

Uśmiech na twarzy podtrzymuje udana współpraca układu kierowniczego i wielowahaczowego zawieszenia. Wolant działa precyzyjnie i stawia przyjemny opór (można go zwiększyć, wybierając tryb Sport lub indywidualne ustawienia), a amortyzatory łagodnie obchodzą się z kręgosłupem. Mimo to auto nie boi się nawet sekwencji ostrych zakrętów.

Nowa Honda Civic e:HEV – i na co komu pełny „elektryk”?

No dobrze, skoro nowy Civic dobrze wygląda i świetnie jeździ, to zapewne trzeba za to zapłacić przy dystrybutorze. Znowu pułdo! Pomimo usilnych starań ani mnie, ani koledze z innej redakcji nie udało się wywołać wiru w baku. Na koniec ok. 150-kilometrowego odcinka komputer pokładowy Hondy Civic e:HEV wskazał wynik 5,8 l/100 km! Na tej podstawie jestem w stanie uwierzyć w katalogowe spalanie na poziomie 4,7-5,1 l/100 km w trybie mieszanym i „dieslowy” zasięg na poziomie 850 km.

To gdzie ta łyżka dziegciu w beczce miodu? Na pierwszy rzut oka Honda Civic e:HEV ma wysoki próg wejścia – aby ją kupić, trzeba wyłożyć na stół co najmniej 139 tys. 900 zł (wersja Elegance). To niemało, ale już na start dostajemy 2-strefową klimatyzację automatyczną, kamerę cofania i czujniki parkowania, pakiet systemów bezpieczeństwa Honda Sensing, zmienne tryby jazdy (Econ, Normal, Sport i Individual) czy stację multimedialną z 9-calowym ekranem, nawigacją i bezprzewodową łącznością Apple CarPlay (Android Auto tylko „na kablu”).

Kosztujący od 145 tys. 900 zł Sport dorzuca do tego m.in. ładowarkę bezprzewodową, nawiewy w drugim rzędzie siedzeń, samościennej się lustro wsteczne, LED-owe światła przeciwmgielne z przodu i 18-calowe alufelgi. W ofercie jest jeszcze topowa wersja Advance, dla której zostały zarezerwowane adaptacyjne reflektory, elektrycznie regulowane fotele, 12-głośnikowy zestaw audio Bose, 10,2-calowy wyświetlacz za kierownicą (standardowo jest 7-calowy + prędkościomierz) i otwierany panoramiczny dach.

Za kompletnie wyposażony samochód trzeba zapłacić 159 tys. 900 zł. To znacznie mniej niż za ubogo wyposażonego „elektryka”, którego koszt użytkowania mógłby być zbliżony, ale okupiony koniecznością podłączania auta do prądu. Tymczasem Hondę Civic e:HEV wystarczy zatankować! ■

HONDA CIVIC e:HEV 2.0 I-MMD – DANE TECHNICZNE

Wymiary (dł./szer./wys.):	4550/1800/1415 mm
Rozstaw osi:	2735 mm
Poj. bagażnika:	415 (409) l
Moc / moment obr. silnika benzynowego:	143 KM / 186 Nm
Moc / moment obr. silnika elektrycznego:	184 KM / 315 Nm
Przyspieszenie 0-100 km/h:	7,8 s - 8,1 s
Prędkość maksymalna:	180 km/h
Śr. spalanie (WLTP; tryb mieszany):	4,7 - 5,1 l/100 km
Masa przyczepy:	750 kg z hamulcami / 600 kg bez hamulców
Maksymalny nacisk na dach:	65 kg

INTERIA.PL • KRZYSZTOF MOCEK
OPUBLIKOWANE 28.06.2022 R.

Honda Civic e:HEV

- większa, lepiej wykonana i tylko hybrydowa



Jedenasta generacja japońskiego bestsellera trafi na rynek europejski jesienią tego roku. Choć stylizacja nowego modelu prezentuje się o wiele łagodniej od poprzednika, a pod jego maską znajdziemy wyłącznie napęd hybrydowy, możemy śmiało zaryzykować stwierdzeniem, że stanie się on niemal hitem sprzedażowym. Dlaczego? Odpowiedź poniżej.

Hondę Civic jedenastej generacji trudno nazwać „absolutną nowością”. Model ten zadebiutował w Stanach Zjednoczonych pod koniec ubiegłego roku, a premiera europejskiej wersji miała miejsce ponad 4 miesiące temu. Przez ten czas mogliśmy

się zapoznać z jej nową - wyraźnie ugrzecznioną - stylistyką oraz, co zaskakujące, nieco konserwatywnym wnętrzem. Nie jest także zaskoczeniem fakt, że na naszym rynku pojawi się zaledwie jedna wersja silnikowa, wyposażona w hybrydowy układ napędowy. Czy pomimo takich ograniczeń, Civic wciąż ma szansę zyskać przychylność europejskich klientów? Postanowiliśmy to zweryfikować osobiście i już teraz uspokajamy - jest lepiej, niż się spodziewaliśmy.

Honda Civic e:HEV - wygląda lepiej niż na zdjęciach

Nie będziemy ukrywać, że pierwsze zdjęcia prezentujące nowego Civica, budziły w nas pewne wątpliwości. Podczas,

gdy ostatnie generacje tego modelu wychodziły spod ręki prawdziwie szalonych stylistów, tym razem Honda postawiła na wyraźnie ugrzeczniony i spokojniejszy design. Auto wydorosła do tego stopnia, że ktoś mógłby zasugerować nawet nudę. Na szczęście w rzeczywistości tak nie jest.

Mocna opadająca linia dachu, wyraźnie zaznaczone progi, agresywnie zarysowany przód, a także masywny tył z klapą bagażnika zespoloną z szybą (typową dla nadwozia liftback), nadają całości wrażenia lekkości i dynamiki. Dla uzyskania bardziej sportowej, przypominającej coupe, bryły nadwozia, wydłużono o 35 mm rozstaw osi w stosunku do poprzedniego modelu. Skrócono też o 20 mm zwis tylny i zmniejszo

szono ogólną wysokość, co dodatkowo optycznie powiększyło koła. Te w zależności od wersji wyposażenia mogą być udekorowane 17 lub 18-calowymi obręczami z dwukolorowym wykończeniem.

Całość prezentuje się nowocześnie, a przy tym nie wymusza zastosowania wielu zbędnych ozdób. Zamiast skupiać się na wszelakich „młodzieżowych” zabiegach stylistycznych, Honda postawiła tu na praktyczność, która skutkuje m.in. świetną widocznością z wnętrza pojazdu. Bez wątpienia wszystko tu jest na swoim miejscu i choć auto nie wygra zawodów na najbardziej szalony pojazd XXI-wieku, to w kwestii sylwetki z pewnością zasługuje na uznanie.

Honda Civic e:HEV - tradycyjnie i przestronnie

Jeszcze lepsze wrażenie pozostawia wnętrze. Pisaliśmy wcześniej o nieco konserwatywnym podejściu do wykonania kabiny. Nowa Civic odwraca się bowiem od panującej mody na liczne panele dotykowe i niemal wszystkimi funkcjami samochodu steruje się tu przy pomocy fizycznych pokręteł lub przycisków. Dotyku palca wymaga wyłącznie 9-calowy ekran systemu informacyjno-rozrywkowego. Miłe zaskoczenie.

Zaskoczeniem są także materiały wykorzystane w samym kokpicie. Te są nie tylko bardzo wysokiej jakości, ale dodatkowo zostały wręcz idealnie spasowane. Honda wyraźnie zaprzagnęła dogonić segment premium i trze-

ba przyznać, że przy takich zmianach, ma na to daleko idące szanse. Na próżno szukać w nowym Civicu jakichkolwiek trzeszczących lub twardych elementów. Gorszej jakości plastiki wprawdzie występują, ale dopiero w dolnych okolicach tunelu środkowego.

Bez zarzutu jest także ilość dostępnego miejsca. W najwyższej wersji wyposażenia zarówno fotel kierowcy, jak i pasażera zostały wyposażone w elektryczną regulację. Pomimo, że pozycja za kierownicą jest niska, nie ma problemu z dopasowaniem siedziska i oparcia nawet pod wysokie osoby. Rosłym kierowcom nieco problemu może sprawić jedynie szeroki tunel środkowy - prawa noga zahacza o wspomniane twarde plastiki w jego dolnej części. ▶



Responsywny i dosyć twardy układ kierowniczy pozwala na precyzyjną kontrolę, a dodatkowe tryby jazdy wpływają na zestrojenie całego samochodu.



Auto mierzy 4550 mm długości, jest zatem o 30 mm dłuższe od poprzednika. Różnica ta jest odczuwalna zwłaszcza na tylnej kanapie. Zarówno na wysokości kolan, jak i nad głowami, miejsca jest pod dostatkiem, co z uwagi na opadający dach nie jest takie oczywiste.

Honda Civic e:HEV - hybryda z pazurem

No dobrze, a jak się sprawuje nowa Honda Civic w trakcie jazdy? Hybrydowy układ e:HEV wykorzystuje akumulator litowo-jonowy do zasilania dwóch silników elektrycznych, współpracujących z nowo opracowanym 2-litrowym silnikiem benzynowym. Jednostka z bezpośrednim wtryskiem pracuje w cyklu Atkinsona i jest w stanie płynnie przełączać się między na-

pędem elektrycznym, hybrydowym i spalinywym bez udziału kierowcy.

Łączna moc całego układu wynosi 184 KM, a moment obrotowy to spore 315 Nm. Nad jego pracą czuwa bezstopniowa przekładnia e-CVT, która zgrabnie symuluje zmianę wirtualnych biegów podczas przyspieszania. Oczywiście rozwiązanie to wciąż nie jest idealne i nawet osoba średnio zaznajomiona z motoryzacją zauważy, że „coś tu jest nie tak”. Trzeba jednak przyznać, że w porównaniu do konkurencji, Honda wypada w tym względzie szalenie dobrze i naprawdę potrafi stworzyć uludę jazdy klasycznym samochodem spalinowym.

W trybie sportowym dźwięk silnika jest dodatkowo wzmacniany dzięki systemowi Active Sound Control, który przy wysokich

obrotach podkreśla obroty jednostki, tworząc efekty akustyczne znane m.in. z kultowego VTEC-a. Tak, wiemy, brzmi to trochę jak przesada, ale wiercie nam na słowo - naprawdę tak jest.

Honda Civic e:HEV - oszczędna jazda i dużo zabawy

Złego słowa nie można także powiedzieć o samym prowadzeniu. Nowa Honda Civic e:HEV sprawnie reaguje na nasze polecenia i dobrze trzyma się drogi. Responsywny i dosyć twardy układ kierowniczy pozwala na precyzyjną kontrolę, a dodatkowe tryby jazdy wpływają na zestrojenie całego samochodu.

Dużym plusem jest poprawione zawieszenie, które świetnie wybiera wszelkie nierówności, a ponadto pozwala na bezpiecz-

ne pokonywanie nawet szybkich zakrętów. Przekonaliśmy się o tym zresztą osobiście, podczas pokonywania górskich i krętych dróg w słonecznej Hiszpanii.

Przy tym wszystkim uwagę zwraca cisza w kabinie podczas jazdy z niskimi prędkościami. Honda Civic e:HEV została naprawdę świetnie wygłuszona i pod względem poprzednich generacji wypada niczym samochód z innego segmentu. Panie i panowie z Hondy - czapki z głów!

Warto także pochylić się nad kwestiami spalania. Podczas jazd testowych mieliśmy okazję pokonać zarówno drogi szybkiego ruchu, jak i liczne mniejsze i bardziej kręte odcinki. W trakcie jazdy staraliśmy się trzymać stosunkowo dynamiczne tempo, jednakże miejscami nasza prędkość spadała do zale-

dwie kilkunastu kilometrów. Na sam koniec mierzącej blisko 150 km trasy, komputer pokładowy wskazywał spalanie 5,5-litra na 100 kilometrów. Co więcej - jesteśmy niemal pewni, że przy bardziej wyrównanej jeździe, z nieco mniejszymi prędkościami - wynik ten dałoby się obniżyć.

Honda Civic e:HEV - stawkę otwiera wersja „średnia”

Na naszym rynku pierwszym poziomem wyposażenia będzie wersja Elegance, która tak naprawdę pełni zadanie „średniego” wariantu w innych częściach świata. W standardzie znajdziemy w niej m.in. 17-calowe felgi aluminiowe, przednie i tylne czujniki parkowania, kamerę cofania, siedmiocalowy wyświetlacz wielofunkcyj-

ny oraz nawigację. Ceny tej wersji zaczynają się już od 139 tys. 900 zł.

Wariant Sport, który dodaje m.in. światła przeciwmgielne LED, pakiet wizualny wykonany w kolorze fortepianowej czerni, czy 18-calowe czarne felgi aluminiowe, to już koszt 145 tys. 900 zł. Najlepiej wyposażona wersja Advance, dostępna jest od 159 tys. 900 zł.

To oczywiście sporo, jednak warto pamiętać, że w tej cenie otrzymujemy świetnie wyposażony samochód hybrydowy, który zapewnia nie tylko przestronne wnętrze, ale przede wszystkim niskie spalanie przy jednocześnie naprawdę wysokich osiągach. Przy tych zaletach, jesteśmy niemal przekonani, że nowa Civic e:HEV podtrzyma status bestsellera Hondy. ■

Nowa Honda Civic – wreszcie pierwszy test.

Trendsetter czy boomer?



SPIDER'SWEB

Po ponad roku od premiery w Stanach, Honda w końcu sprowadziła nowy model Civic do Europy i mogliśmy przeprowadzić jego krótki test. Auta tej generacji nie wyposażono w skrzynię biegów, ma silnik benzynowy, ale jeździ głównie na prądzie i to tak, jak jeździło się w najlepszych czasach benzynowych kompaktów. Jest nowoczesne, ale jednocześnie, jak na dzisiejsze czasy, dość oldschoolowe. **Trendsetter czy boomer?**

Honda wypuszcza Civic'a w bardzo trudnym momencie dla rynku kompaktów. Ford zaplanował zakończenie produkcji Focusa, a VW zbuduje co najwyżej jeszcze jednego Golfa. Teraz liczą się SUV-y, a biorąc pod uwagę widmo zmian po 2035 r. – najlepiej z napędem elektrycznym. Tymczasem Honda wjeżdża do Europy z zupełnie nowym Civic'em, zaledwie hybrydowym i co gorsza, wyłącznie hybrydowym, choć poza Europą będzie sprzedawać go również w czysto spalinowej wersji. Do tego zaprojektowała go w Europie, ale przygotowała według niedzisiejszych zasad. Czy Japończycy szykują się do seppuku? Możliwe, że nie.



Nowa Honda Civic – wygląda zupełnie jak nie Civic

Nie będę się zagłębiał w kwestie dotyczące wyglądu, bo o tym pisał już Mikołaj po statycznej premierze w maju. Powiem tylko, że po obejrzeniu zdjęć miałem bardzo mieszane uczucia. Mało mi było w tym Civicu Civica. Gdzie kontrowersje, agresywne wcięcia, wyraźne przetłoczenia, gdzie oryginalne, centralne wydechy? Model poprzedniej generacji albo się kocha, albo nienawidzi. A nowy da się po prostu przeoczyć – trudno wskazać jakiś element, który by go szczególnie wyróżniał. Ale ok, Honda przyzwyczaiła nas do tego, że generacje parzyste są odważniejsze, a nieparzyste – bardziej stonowane. Poprzedni Civic miał nr 10, a teraz witamy 11-kę.

Podczas prezentacji przywitałem się z niebieskim egzemplarzem w wersji Sport. Wyposażonym o włos lepiej niż odmiana Elegance i o włos gorzej niż Advance. Czyli posiadającym wszystko, czego można by oczekiwać od współczesnego kompaktu, a bez tego, co według mnie głównie niepotrzebnie podnosi cenę (szklany dach, jeszcze większy ekran za kierownicą i skórzane fotele bez wentylacji). A w tym kolorze, w wersji Sport, czyli z czarnymi, a nie

chromowanymi wykończeniami, na żywo nowy Civic jednak mi się podoba. Jest taki jakoś... bardziej dorosły, grzeczny, ułożony. Co dla jednych może być wadą, a dla innych – wręcz przeciwnie.

A od samego początku podoba mi się jego wnętrze

Już na pierwszych zdjęciach było widać, że Honda chce z Civic'em iść w kierunku marek premium. Jak Mazda z ostatnią, bardzo udaną Trójką. Bardziej elegancka stylizacja wnętrza, lepsze materiały, świetnie przemyślana obsługa. Oczywiście, są ekrany, ale klimatyzacją steruje się pokrętłami. zegary są cyfrowe, ale rozmieszczone w klasyczny sposób, z okrągłymi cyferblatami, choć w sumie obrotomierza klasycznym nazwać nie sposób.

Obrotomierz jak w Rolls-Roysie

A to dlatego, że go właściwie nie ma. W luksusowym wozie nobliwej marki zamiast obrotomierza jest procentowy wskaźnik wykorzystania mocy – zaczyna się na 0, a kończy na 100. I ten sam motyw wykorzystuje Civic, z podziałką wyskalowaną co 25 proc. I ma to sens jeszcze większy niż w Rollsie, bo tam pracuje klasyczna skrzynia ▶

Bardziej elegancka stylizacja wnętrza, lepsze materiały, świetnie przemyślana obsługa.



biegów, a w Civicu skrzyni nie ma wcale. Ani manualnej, ani automatycznej, ani bezstopniowej, nie ma nawet przekładni planetarnej. Jest przekładnia, która ma jedno przełożenie i pracuje na nim przez cały czas. To rozwiązanie na tyle unikalne, że jego działaniu poświęciliśmy osobny tekst.

Wracając do wnętrza – za kierownicą siedzi się... jak w Civicu

W mojej dziesiątce podoba mi się to, że mogę usiąść niziutko, odczuwalnie niżej, niż w wielu innych kompaktach i w jedenastce usiadłem tak samo. Fotel jest podobny do tego z modelu poprzedniej generacji, czyli niezły, z siedziskiem o odpowiedniej długości, regulacją podparcia odcinka lędźwiowego i z przyzwrotnym trzymaniem bocznym.

Widoczność z miejsca kierowcy – znakomita, słupki nie są przesadnie szerokie. Od biedy można by się przyczepić do widoku w lusterku wstecznym – przez poprowadzoną bardzo płasko tylną szybę niewiele widać, ale do obserwowania pola za autem w czasie jazdy więcej nie trzeba. Szczególnie, że mamy wsparcie asystenta martwego pola, a w parkowaniu pomaga kamera cofania i czujniki parkowania.

Podoba mi się oldschoolowa obsługa pokładowych instrumentów

Klimatyzacja wciąż ma pokrętła, pokrętłem można regulować głośność systemu audio. Ekran centralny zamontowano u szczytu konsoli, ale wciąż można go wyłączyć dwoma naciśnięciami przycisku, a wskazania nawigacji oglądać na zegarach za kierownicą. Kierownica ani dźwignie za nią nie są przeładowane przełącznikami, nie ma żadnych taczpadzików do smyrania – jest tak, jak powinno być.

Z tyłu miejsca znowu jest sporo, mam wrażenie, że kabina jest jeszcze szersza niż w 10-ce. Nie ma szans, żebym zbliżył kolana do oparcia fotela kierowcy, od podsufitki też dzieli mnie bezpieczna odległość. Jedyne co mnie zaskoczyło, to mniejsza ilość miejsca na stopy, w chwili gdy kierowca maksymalnie opuści swój fotel.

Bagażnik – wciąż jeden z największych w segmencie

Honda wcisnęła hybrydowy akumulator pod kanapę, zaraz obok zbiornika paliwa, więc Civic ma aż 415-litrowy kufer

o regularnym kształcie. Jestem czepialski, więc zwróciłem uwagę, że zwijanej rolety (genialne rozwiązanie zastosowane w modelu poprzedniej generacji) tym razem nie da się przełożyć z lewej na prawą stronę. W moim Civicu się da i będąc praworęcznym, wolę ją właśnie odwrotnie niż widać na zdjęciu.

A czy nowa Honda Civic jeździ jak Civic?

To zależy. Jeśli myśląc Civic masz na myśli wysokoobrotowe V-teki, to już dawno nie. Ale jeśli do porównania weźmiemy model 10., czy 9. generacji – jak najbardziej, tylko lepiej. Wszystko za sprawą układu napędowego, na który składa się wolnossący silnik spalinowy o pojemności 2 litrów (oldschool) i mocy 140 KM oraz jednostki elektrycznej o mocy 184 KM. I trzeba pamiętać, że korzystamy z mocy tego drugiego, bo to on napędza koła, dzięki czemu mamy do dyspozycji 315 Nm momentu obrotowego dostępnego od chwili kopnięcia w pedał przyspieszenia.

W efekcie nowy Civic jest odczuwalnie szybszy od poprzedniego – dziarsko wy-

rywa do przodu i rozpędza się do setki w 7,8 s. I mimo tego, że korzysta przy tym z przekładni o zaledwie jednym przełożeniu, można dać się oszukać, bo Japończycy opracowali sprytny system symulowania zmiany przełożenia, o czym możecie przeczytać tu. Dziś już mogę powiedzieć, że naprawdę działa to zaskakująco dobrze. Hondzie naprawdę udało się stworzyć wrażenie, że układ zmienia biegi i to bez nieprzyjemnych szarpnięć, albo zbędnej zwłoki, na które zdarza nam się narzekać w przypadku klasycznych przekładni automatycznych. Jedne, czego nie dało się uzyskać, to zasymulowania redukcji przełożenia. Owszem, za kierownicą są manetki, ale służą wyłącznie do regulacji stopnia rekuperacji, czyli siły, z jaką auto będzie wytracać prędkość i odzyskiwać energię gdy zdejmiesz stopę z prawego pedału.

Rekuperacja ma wpływ na to, ile nowa Honda Civic pali

Oczywiście nie tylko ona, bo akumulator ładowany jest również przez silnik spalinowy. Przy odrobinie wprawy można dzięki niej prowadzić Civica niemal bez dotykania pedału hamulca, jak w systemie e-pedal Nissana Leafa.

W efekcie przeszło 200-kilometrową trasę, na którą składała się autostrada, niewielkie miejscowości i drogi krajowe, częściowo w mocno pagórkowatym terenie, pokonałem zużywając średnio 5,2 l na 100 km. I to w trybie Sport, bo Civic pozwala na wybór między Eco, Normal, Sport i Individual, które różnicują reakcję na wciśnięcie pedału przyspieszenia, czy opór, z jakim obraca się kierownica. Pozwalałem sobie na wyprzedzanie, ostre starty i przejazdy z maksymalną prędkością autostradową. Jestem przekonany, że bez wyrzeczeń mógłbym zejść poniżej 5,0, a osiągnięcie WLTP-owego 4,7 również nie byłoby wyzwaniem.

I miałem podczas tej podróży sporo frajdy

Civic wszędzie jedzie jak po sznurku i jest super stabilny. Nie robi na nim wrażenia gwałtowne ujęcie gazu w łuku, chętnie przeskakuje między zakrętami nie przechylając się zanadto na boki. Jest wyciszony znacznie lepiej niż poprzednik i równie komfortowy, choć moje 17-ki w nadkolach robią lepszą robotę niż 18-ki w nowym modelu. Jedyne, czego mi brakowało, to

wspomniana możliwość redukcji przełożenia, za którą kocham swojego manuala, a której trudno oczekiwać od auta, które skrzyni biegów jednak nie posiada.

I teraz mam zagwozdkę, wymieniać, czy nie?

Mówiąc krótko – wszystko zależy od kasy. W chwili, gdy piszę ten tekst, ceny jeszcze nie są znane, ale patrząc na wyposażenie i układ napędowy jestem pewien, że nowy Civic znacznie podrożeje w stosunku do poprzednika i to może być najtrudniejsze do przełknięcia dla nowych klientów, którzy dotąd Hondami nie jeździli. Ale zanim go z tego powodu odrzucą, naprawdę powinni się nim przejechać, bo bliżej mu do Accordy, niż jakiegokolwiek Civica.

Na 10. generację patrzę jak na studenta. Niby dorosły, ale wciąż ze skłonnością do wariacji i szaleństwa. Odważny w formie, dziarski w działaniu, trochę zwariowany. W 11. generacji to już dorosły facet. Bardziej wyważony, ułożony, z racjonalniejszymi/innymi priorytetami i umiejętnością dopasowania się do otaczającej rzeczywistości. Ale wciąż z nutą młodzieńczej werwy. I według mnie, jednak bardziej trendsetter, niż boomer. No i teraz nie wiem – Civic czy może jednak Maverick? ■

W efekcie nowy Civic jest odczuwalnie szybszy od poprzedniego – dziarsko wyrywa do przodu i rozpędza się do setki w 7,8 s.



Jeszcze kompakty nie zginęły...

...i nie powinny zginąć, dopóki na rynek będą trafiały tak udane modele, jak najnowsza Honda Civic. Owiane niejedną legendą japońskie auto w swojej XI odsłonie daje zaskakująco dużo frajdy z dynamicznej jazdy jak na zastosowany hybrydowy układ napędowy. Ponadto, wyróżnia się szokująco niskim spalaniem paliwa, doskonałą pozycją za kierownicą i przestronnym wnętrzem, wykończonym na znacznie wyższym poziomie niż w poprzedniej generacji. Czy to najlepszy kompakt 2022 roku?

Zanim wsiadłem za kierownicę nowej Hondy Civic miałem okazję, kilka miesięcy temu, obejrzeć ten wóz podczas prezentacji statycznej. Wówczas trudno było mi dobrze ocenić jego walory estetyczne, bowiem większość samochodów, ustawionych w zamkniętym pomieszczeniu, przy odpowiednim oświetleniu, wygląda efektownie. Przedstawiciele marki zapewniali, że warto poczekać z ferowaniem wyroków na pierwsze jazdy prasowe, bo samochód jeździ jeszcze lepiej niż wygląda. A, że wyglądał niekiepsko, oczekiwania rosły... Tuż przed wylotem do Madrytu, gdzie zaplanowano europejską prezentację dla dziennikarzy, podczas której w końcu miałem wsiąść za kółko Civika numer XI, czekała mnie kolejna konferencja prasowa. Ponownie usłyszałem, że kompaktowa Honda jest świetnym – ekonomicznym i dynamicznym – kompaktem, który ma wszystkie cechy, żeby z powodzeniem zaatakować konkurencję (także tę z segmentu premium). Po wylądowaniu w stolicy Hiszpanii, zamiast przejąć kluczyki do auta, czekała mnie następna teoretyczna odprawa, przeprowa-

dzona przez japońskiego inżyniera, przypominająca poważny akademicki wykład o hybrydowej (e:HEV), unikatowej technologii. Im więcej było „cukrowania”, tym mocniej zapalała mi się lampka w głowie, że z najnowszym Civikiem coś będzie nie tak. Tym razem przeczcucie mnie zawiodło...

Następnego dnia w końcu mogłem ruszyć w niemal 200-kilometrową drogę. Szybki rzut oka na kilka egzemplarzy, ustawionych w rzędzie pod hotelem, pozwolił mi stwierdzić, że nowy Civic prezentują się naprawdę dobrze. Nie jest tak kontrowersyjny jak chociażby słynne „UFO” (VIII generacja), czy poprzednik z X generacji, który wyróżniał się agresywnym projektem nadwozia. Najnowsza Honda lekko urosła (4,55 metra długości), co oznacza, że jest jednym z największych aut w klasie. Jej linia nadwozia pozbawiona jest krzykliwych wstawek, ale i tak wygląda nowocześnie. Teraz dominuje tu elegancja i lekko sportowy sznyt, w postaci atrakcyjnie ściętej linii dachu. Co ważne, ten zabieg nie wpłynął w drastyczny sposób na brak przestrzeni nad głową w tylnym rzędzie. Przeciwnie, w japońskim kompakcie miejsca jest mnóstwo, na co europejscy rywale mogą patrzeć z zazdrością. Bagażnik, o pojemności 415 litrów, też każe stawiać Civika pośród największych przedstawicieli segmentu C.

Wręcz idealną jest pozycja za kierownicą. Gdy chcemy, możemy usadowić się na wygodnym fotelu bardzo nisko, co jest przyjemną odmianą dla wszelkiej maści konkurencyjnych crossoverów, gdzie często siedzi się pod sufitem, za czym nie przepadam. Świetna widoczność zza kółka to kolejny atut Civika (zasługa dużych szyb i bardzo cienkich słupków A). Honda zrobiła też olbrzymi postęp jeśli chodzi o wykoń-



Hybrydowy Civic prowadzi się wyjątkowo... niehybrydowo!

czenie wnętrza. W poprzedniej generacji japoński kompakt był drażniący plastikowy w środku, przez co – mimo niezłe spasowanych tworzyw – sprawiał „tanie” wrażenie. W najnowszej odsłonie nie ma już o tym mowy. Stylowo prezentuje się długa listwa, o strukturze plastra miodu, poprowadzona wzdłuż kokpitu. Nie zabrakło tradycyjnych pokręteł do sterowania klimatyzacją. Resztę funkcji pojazdu obsługujemy poprzez 9-calowy, dotykowy ekran. Nie rzuca na kolana, jeśli chodzi o grafikę, ale działa sprawnie i oferuje bezprzewodową obsługę systemów Android Auto i Apple CarPlay. Do dyspozycji mamy kilka portów USB. Dziwne tylko, że w aucie, które debiutuje na naszym rynku w 2022 roku, zabrakło tych najnowszych, typu C.

Największym zaskoczeniem miała być jazda jedynym oferowanym w Europie dla Civika hybrydowym, samoladującym się napędem. I była! 2-litrowy benzynowy motor współpracuje z elektrycznym silnikiem. Współpraca jest o tyle nietypowa, że spalinowa jednostka działa jako generator prądu dla „elektryka”, którego zadaniem jest napędzanie auta. 184 KM i 315 Nm maksymalnego momentu obrotowego zapowiadały, że Civic powinien być odpowiednio dynamiczny (pierwszą setkę osiąga w niecałe 8 sekund). Szczerze obawiałem się jak rozpędzenia pojazdu będzie wyglądało w praktyce. Hybrydy mają to do siebie, że bywają

oszczędne, ale raczej nie przysparzają większej frajdy z jazdy. Japońscy inżynierowie dokonali jednak cudu! Hybrydowy Civic prowadzi się wyjątkowo... niehybrydowo! Pomimo braku tradycyjnej skrzyni biegów, dzięki elektronice, samochód „oszukuje”, że zmienia przełożenia, co daje o niebo lepszy efekt, niż choćby w konkurencyjnej Toyocie Corolli, gdzie jednostajne przyspieszanie bywa męczące. Kolejną, budzącą niemałe zdziwienie, kwestią – tu byłem przekonany, że znajdę największą, dyskwalifikującą wadę hybrydowego Civika – okazał się dźwięk, a właściwie imitacja dźwięku pracy silnika. Zazwyczaj bardzo nie lubię podobnych patentów, gdy z głośników dobiegają sztuczne symfonie, mające na celu nabrać kierowcę i pasażerów, że podróżują autem z rasowym, spalinowym motorem pod maską. Bywa to tandetne i naiwne, ale nie w Hondzie. Sam się sobie dziwiłem, ale w Civiku to absolutnie nie przeszkadza, a powoduje uśmiech na twarzy, przywołując skojarzenia z odchodzącą do lamusa, na rzecz szeroko rozumianej elektromobilności, klasyczną motoryzacją. Najfajniej japońskie auto spisywało się na krętym, lekko górskim odcinku, gdzie można było pojechać nieco szybciej, nie obawiając się o utratę przyczepności. Civic bardzo dobrze trzymał się drogi, był odpowiednio sztywny i przyjemnie sprężysty. Do tego zawieszenie bardzo dobrze tłumilo nierówności. Złoty środek? Jak na kompaktowe auto, jak najbardziej.

A co z szumnie zapowiadany oszczędnościami? Robiłem, co w mojej mocy, żeby zanotować jak najwyższy wynik zużycia paliwa. Po zatłoczonym Madrycie i okolicach, na które składały się autostrada (w kabinie, przy wyższych prędkościach, było satysfakcjonująco cicho), oraz dłuższy, wspomniany górski odcinek, nie żałowałem sobie mocnego wciskania pedału gazu. Zawładowa w prowadzeniu Honda wręcz zaprasza do takiej jazdy. W rezultacie nie przekroczyłem... 6 litrów spalanej benzyny na 100 kilometrów. Rewelacja! Koledzy z innych redakcji szczylicili się niższymi wynikami, sięgającymi około 5 litrów (czyli zgodnie z tym, co deklaruje producent).


Dopiero kilka dni po premierowych europejskich jazdach testowych, Honda podała cennik nowego Civika. Zgodnie z brutalną prawdą – „tanio to już było” – nie liczyłem na specjalne okazje w salonach Hondy. Niemniej, Japończycy zawiesili poprzeczkę naprawdę wysoko. Wielu wzdygnie się na wieść, że w najtańszej odmianie kompaktowy Civic kosztuje 140 tysięcy złotych. Warto jednak przyrzeć się standardowemu wyposażeniu, któremu – jak na klasę auta – bliżej jest do kompletnego, niż do „golasa”. Warto też przejechać się tym samochodem i dopiero potem porównywać go z tańszymi konkurentami... ■



5 LAT GWARANCJI 

Auto Świat RAPORT JAKOŚCI 2022 **nr 1** HONDA



 Honda pozyskuje papier w sposób odpowiedzialny od producentów z UE. Proszę nie wyrzucać mniej do kosza, przekazać znajomemu lub oddać do recyklingu.

Gwarancja Producenta na układ i-MMD i układ wydechowy zgodnie ze szczegółowymi warunkami zawartymi w Książce Gwarancyjnej. Dla pozostałych elementów, zespołów i układów pojazdu gwarancja ma charakter ubezpieczeniowej gwarancji serwisowej zgodnie z Warunkami Ubezpieczenia, a nie gwarancji w rozumieniu art. 577 i następnich Ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1740 z późn. zm.)



BLUE SKIES FOR OUR CHILDREN

www.honda.pl