



Duchem v oblacích, kufrem na chalupě

Drahý, ale dobrý



Jindřich Topol,
AAA Auto

Prodejní ceny civiku klesají tradičně pomalu a pohybují se na úrovni stejně starého golfu, což je dáno jejich trvale nedostatečnou tržní nabídkou. Devátou generaci hlouběji pod 200 000 Kč nejspíš neseženete, a i když

rozpočet navýšíte o dalších padesát tisíc, můžete v Česku aktuálně vybrat jen z pár desítek aut. Výhodou civiku je hlavně to, že coby okrajové zboží nikdy moc nelákal nepoctivce, a tak je riziko vyloženě špatné koupě vcelku nízké. Většina civiků má jasnou historii a obecně vzato bývají v zachovalém stavu. Navíc v drtivé většině případů pocházejí ze soukromých rukou a logicky mívají nižší průměrný nájezd. Velmi dobrá je také spolehlivost, zejména benzínová osmnáctistovka byla považována za ideální volbu i u předchozí generace. Možná tedy ve výsledku stojí Civic za úvahu i těm, kdo z jeho mimozemského designu zrovna nadšení nejsou, což platí hlavně pro provedení hatchback. Stejně jako u minulých generací jeho vzhled leckdo ani po letech neskousne. Tajným tipem je málo rozšířený kombík, který na trh přišel po dlouhé pauze a v době uvedení vytřel konkurentům zrak obřím kufrem.

Vzhledově i technicky je 9. generace civiku z let 2011-2018 evolucí předchozí „osmičky“, známé pod přezdívkou UFO. Méně výstřední a kvalitnější mladší model si udržuje vysokou oblibu i díky kombinaci vysoké spolehlivosti s neobvyklou praktičností.

Mezi evropskými verzemi civiku z posledních dvou dekad najdeme jen jedinou generaci, která se „fundamentálně“ netluče s předchozí. Je to právě tahle UFO junior alias Civic 9G („gěčka“ u hond nesou oficiálním kódem, spíše laickým rozlišováním generací), pokračující v avantgardní koncepci vejčité karoserie s palivovou nádrží pod předními sedadly a téměř plochou zadní částí podlahy. Tu zužitkovává hlubokým zavazadelníkem i zadními sedadly Magic Seats, u nichž lze sedák zvednout směrem k opěradlu. Přímým tajným tipem na neotřelý chalupářský vůz je po letech znovu oprášená varianta kombi (Tourer, 2014-2018) se zavazadelníkem objemu 624l.

Škoda že se tourer nabízel jen s motory 1.6 i-DTEC a 1.8 i-VTEC, hodně by mu býval seděl silný diesel 2.2 i-DTEC, který se tou dobou loučil v hatchbacku.

Nepřátele si Civic udělá mezi vysokými lidmi. Rozvor se generačně zkrátil o 25 mm, střecha je nízko, volant v horní poloze rovněž a přední sedadla samozřejmě nejdou spustit až do nádrže pod nimi, takže výškovou hranici 190 cm berte za limitní. Pochválit nejde ani plošně dodávanou lepicí sadu na pneumatiky (dojezdovou rezervu šlo objednat jen z katalogu příslušenství) a obvyklou složitost struktury palubního počítače u hony.

Poctivec i v detailech

Civic 9G byl jedním z posledních vozů třídy, které se ubránily snižování výrobních nákladů. Do „krizových“ let vyrazil s nejmasivnější konstrukcí,



Palubní deska přebrala divočejší motiv z předchůdce. Zlepšilo se zpracování i odhlučnění, řadicí páka má již konvenční manžetu. Automat se příplatkově nabízel jen pro 1.8 i-VTEC. Jako správné řidičské auto měl Civic výhradně mechanickou ruční brzdou. Zde střední výbava Sport před modernizací.



rubrice Bazar

SM 45 Výšlo 4. 11. 2019	Opel Astra K
SM 46 Výšlo 11. 11. 2019	Chevrolet Camaro 5. generace
SM 47	Honda Civic IX
SM 48 Výjde 18. 11. 2019	Toyota RAV 4 (4. generace)

... kdy historicky dosáhl (hmotnost 1260 kg výše, s velkým dieselem i-DTEC ve vrcholné výbavě až 50 kg), takže zvláště benzinovým motorům bez turbina dost ztížil práci. Imenově je za to lépe odhlučnění, mfortnější a pevnější auto, které díky zpracovanému zavěšení a strmější řízení i lépe sleduje volant. Že ne o žádného ošizenca, dokazují třeba ložnice svítící základní světlomety, jež záměrně mizerně navrženou optiku si mnozí výrobci pojišťují příplatky lepšího světla. Ta tu samozřejmě také la, výkonné bixenony se spojily s vývami Lifestyle a Executive, poslední enovaná dokonce později přezbrojila plně LED po vzoru Type R. Touto soce okrajovou sportovní verzí se tu zabýváme vzhledem k její ceně, příliš trmní povaze a množství převážně tonicých obdivovatelů.

echanika ji baví víc

Velkým prodejním argumentem chtějí t balík jízdních asistentů takzvané počilé podpory řízení. Zpočátku se doval jen příplatkově k nejvyšší výbavě ucutive a obsahoval radarový adaptaní tempomat ACC a nouzové městské zření CMBS, posléze byl rozšířen sledování mrtvého úhlu, varování d opuštěním jízdního pruhu či čedopravních značek a pracoval se standardní výbavy nejprve vyšších, závěru kariéry i středních specifikací. Vyloženě funkční potíže s těmito ky nebývají, ustrašenější protikolizní stém (zejména před faceliftem) jen tu

Pár slov o motorech

▶ **1.4 i-VTEC** (1,34 R4 16V, 73 kW, 127 Nm, 2012–2017): Navzdory označení jde o třináctistovku. V hrubých rysech se podobá větší jednotce 1.8 i-VTEC, včetně 16V rozvodu s jedinou vačkovou hřídelí, dvoustupňového zdvihu sacích ventilů, mechanicky vymezované vůle a spodní poloviny otáčkového spektra naladěné pro úsporu paliva. Pružnost je velmi skromná [80–120 km/h na 5°/6° za 19,2/24 s], byť se jí výrobce pokoušel vyvíjet kratším převedováním [při 130 km/h na 6° 3750 min⁻¹]. Spolehlivost vzorná, spotřeba do 6,5 l i při vyšším podílu městských jízd. Jen v hatchbacku a s manuálem.

▶ **1.8 i-VTEC** (1,8 R4 16V, 104 kW, 174 Nm, 2012–2018): Nejvyhledávanější agregát. Dole váhavý, nahoře jede, ale zpožděnými nepřesnými reakcemi dává najevo prioritně emisní ladění. Nejtěžší převedování má varianta s 5° automatem (2650 min⁻¹ při 130 km/h), u 6° manuálu se stálý převod lišil i podle výbavy, cílového trhu a velikosti kol, takže můžete narazit na vozy které při 130 km/h točí 3250, ale i 3400 či 3600 min⁻¹. Ani v posledním případě ale nejede tak, abyste si opravdu uvěřitelně pogratalovali za úžasnou volbu. Jiné starosti ale asi nebudou.

▶ **Type R** (2,0 R4 16V, 228 kW, 400 Nm, 2015–2017): Ostrý dvoulitr s turbem a přímým vstříkáváním má výbušné reakce i úctyhodnou pružnost [80–120 km/h na 5/6° za 5,3/7 s], spolehlivostí také patří k tomu lepšímu z kategorie hot-hatch. Bizarní vnější podobu jedné z nejrychlejších předokolek však málokdo udýchá, stejně jako „okruhově“ naladěný podvozek a šílené ceny specifických dílů, z kterých je složené skoro celé auto.

▶ **1.6 i-DTEC** (1,6 R4 16V, 88 kW, 300 Nm, 2013–2018): Nejpříjemnější motor. Tichý, svižný ve městě i za ním, velice úsporný – bez velkého snažení jezdí za 4,5 l. I těžšími převody [při 130 km/h 2300 min⁻¹] se prokousává se ctí, v pružnosti z 80–120 km/h na 5°/6° za 10,1/13,5 s dokonce pobije příliš dálničně převedovaný 2.2 i-DTEC z vlastní stáje. Proti němu má sice druhý okruh EGR, zato lehčí příd, rychleji topí a má třikrát levnější filtr DPf. Série motorů s nadměrnou axiální vůlí vačkových hřídelí se Civiku 9G dotkla jen okrajově, riziko je malé.

▶ **2.2 i-DTEC** (2,2 R4 16V, 110 kW, 350 Nm, 2012–2014): Evoluce předchozího 2.2 i-CTDI, zde už s výfukovým potrubím otočeným vpřed, povinně s filtrem DPf a bohužel přetěžkými převody [při 130 km/h 2100 min], které sednou jen dálničnickým letcům. Pružnost 80–120 km/h na 5°/6° za 11/14,7 s, obvyklá spotřeba 6 až 6,5 l.

▲ Skvělá volba ▶ Záleží na prioritách ▼ Nebrat

Ceny – příklady z českých autobazarů

Nejlevnější:	179 000 Kč, 1.4 i-VTEC Comfort, 2012, 153 000 km
Nejdražší:	398 000 Kč, 1.8 i-VTEC Sport, 2016, 49 500 km
Náš tip:	testovaný vůz



Pokud nejste moc vysocí, měl by vás čekat tenhle pohled. Tlačítkem Econ zcela vlevo vedle teploměru vody aktivujete hru sbírání zeleně za opatrné zacházení s plynem, záslepka na opačné straně napovídá, že civic může mít i bezklíčový přístup a startování.



Zadní „magická“ sedadla lze složit dvojitým způsobem, takže je ten ostrovitnější. Palivová nádrž je pod předními sedadly, takže získaný prostor má reálně výšku celé kabiny.



Už zavazadelník hatchbacku je mimořádně objemný, do udávaných 477 l se ale započítává i prostor pod mezipodlahou. Štíhlé kombi Tourer z let 2014 až 2018 jeho objemem doslova omračuje, většinou v tomto segmentu [o jediný litr!] nabídne už jen aktuální Kia Ceed SW.

Přednosti a nedostatky

- ➕ Obrovský zavazadelník, systém sklápění sedadel
 Nadprůměrná spolehlivost benzinových verzí
 Proti předchůdci výrazně komfortnější
 Dobrá protikorozní ochrana i torzní tuhost karoserie
 Bohatá výbava vyšších specifikací
 Přesné řízení s jen decentně pomáhajícím posilovačem
- ➖ Málo místa nad hlavou
 Vysoké ceny, malá nabídka ojetin
 Omezená pružnost benzinových atmosférických motorů
 Špatná ventilace zadní části kabiny
 Sedan se oficiálně do ČR nedovážel [v Německu jeden čas v nabídce byl]
 Jen lepicí sada na opravu pneumatik

Euro NCAP [2012]

Ochrana posádky při nárazu
 ★★★★★ 34 bodů, 94%

Servisní rady

Motorů mají řetězové rozvody, v praxi bezproblémové. U atmosférických benzinových verzí je nařizena kontrola a případně seřízení vůle ventilů (po 100 000 km), diesely mají hydroštelky. Výměna motorového oleje je později po 20 000 km/1 roku, ideálně i se vzduchovým filtrem. Po 120 000 km/8 letech je předepsána výměna náplně v manuální i automatické převodovce.

Jak šel čas

2011	Na podzim představení a start výroby hatchbacku.
2012	Start prodeje v ČR. Motorizace 1.4 i-VTEC/73 kW (převodovka 6M), 1.8 i-VTEC/104 kW (6M nebo 5A) a 2.2 i-DTEC/110 kW (6M). Vše Euro 5.
2013	1.6 i-DTEC/88 kW (6M) a kombi Tourer (jen s 1.8 i-VTEC a 1.6 i-DTEC).
2014	Končí 2.2 i-DTEC, v závěru roku facelift: standardně „městský“ přednárazový systém CTBA, možnost plných světlometů LED (místo dřívějších bixenonů), systém Honda Connect, nově naladěni tlumičů i posilovače řízení.
2015	Sportovní Type R s 2.0 i-VTEC Turbo/228 kW (6M). Všechny motory novy Euro 6.
2017	Hatchback nahrazen novou generací.
2018	Končí kombi.

Hodnocení

Komfort:	1,50
Prostornost:	1,50
Dynamika:	2,00
Pohonné jednotky:	1,75
Spolehlivost:	1,25
Servisní náročnost:	1,75
Ceny dílů:	3,25
Výsledná známka	1,86

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům



Foto autor a Honda

Závady a problémy

Zamrzání multimediálního systému Honda Connect (od 2015): Léčí se aktualizací i pravidelným promazáváním paměti.

Blednoucí černé plastové lemy blatníků: Umějí se i zkroutit, když je třeba při tankování častěji pocítíte naftou.

Zvýšený hluk z rozvodů (vzácně 1.6 i-DTEC): Axiální vůle vačkových hřídelí. Výrobní vada některých sérií, řeší se výměnou hlavy válců.

Netěsné zadní tlumiče: Nahodile u prvních ročníků, zpravidla už vyměněny.

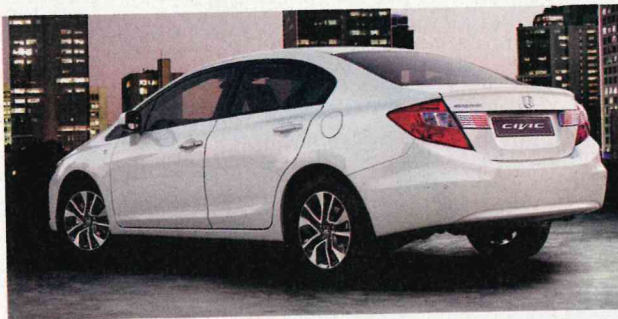
Prasklý vinovec trubky okruhu EGR (2.2 i-DTEC): U civiku vzácněji než třeba u CR-V. Prozradí zápach spalin v motorovém prostoru i interiéru. Po záruce oprava zhruba za 8000 Kč.

Ztrácení předvolených stanic u základního audiosystému: Pomáhá restart odpojenou baterii.

Nižší životnost akumulátoru: Systémový problém snad všech vozů se systémem stop-start. Ten je tu u všech verzí s manuální převodovkou (mimo Type R).

Nespínající nebo hlučný klima-kompresor (velmi vzácně): Vadná spojka nebo rozsypané ložisko.

Opotřebené spojkové obložení: (při vyšších nájezdech).



I v této generaci existoval příjemně konzervativní sedan, zde vidíte přímo jeho evropskou verzi se specifickými odrazkami na víku kufru, jakou šlo koupit třeba v sousedním Německu v letech 2012 až 2014.

Na rozdíl od pětidveřových verzí nepocházel z Británie, ale z Turecka. Liší se i palubní deskou.



Zajímavostí civiku s nádrží uprostřed je téměř kompletně zakrytovaná plochá podlaha a výfuk vedený podél prahu. Ten je mimochodem velmi kvalitní, u šestiletého kusu jsme na něm nenašli zrnko rzi.

a tam „centimetrístům“ zašlápně brzdou. Že je Honda silnější spíš v mechanice než v ladění elektroniky, dokazují i zbytečně přísné podmínky regenerace filtrů DPF u dieselů (i když civiku se to díky drobným odlišnostem na systému týká méně než třeba accordu) či rozpačité fungující multimediální systém Honda Connect (v nabídce od roku 2015), vyžadující pravidelné uživatelské promazávání paměti, aby fungoval bez zamrzání.

Přítom „hardwarově“ si Honda s civikem docela pohrála, dokazuje to i vynikající aerodynamika. Že vůz po vyřazení skoro nezpomaluje, toho si všimnete hned. Méně už třeba skutečnosti, že jinde choulostivá zákoutí podvozku zde zůstávají po zimním období netypicky čistá – pod důsledně zakrytovanou podlahou nevznikají téměř žádné turbulence. Dobrá protikorozní ochrana karoserie by stála za pochvalu i bez toho.

Nápravy mají obrovskou životnost, v brněnské společnosti AM servis plus nepamatují ani případ, kdy by se u 9G změnil i jen kulový čep či ložisko kola. Rovněž kosti předního stabilizátoru se ozvou mimořádně vzácně.

Na podvozku nejspíš nebudete řešit nic než provozní opotřebení brzd (destičky průměrně vydrží 50 000 km,

kotouče dvojnásobek), netěsné zadní tlumiče u některých kusů zkraje produkce byly vychytány ještě v záruce a s předními tu na rozdíl od předchůdce potíže nebývají. Adaptivních zadních tlumičů kombíků se také nemusíte bát. Jsou sice citlivější na rozdíly teplot, ale neodcházejí a coby náhradní díl stojí tolik co obyčejné přední – 4200 Kč.

Benzin věčný, nafta lákává

S nadsázkou jde říct, že servisní náklady civiku budou záviset jen od stáří dieselu. Na benzinových 1.4 a 1.8 i-VTEC se nic nekazí, i olej berou jen v případě, kdy je někdo hodně často týral zastudena. Běžně jim stačí kolem hranice 100 000 km zkontrolovat vůli ventilů (spíše rutinní záležitost), vyměnit iridiové zapalovací svíčky a ve 120 000 km preventivně nový řemen pomocných agregátů (nechte to na servisu, kvůli nedostatku místa a dost silné napínací kladce je to práce spíše pro dva lidi), aby spokojeně vyrazily na další pětiletku.

S diesely to časem může být složitější, při jejich pružnosti, živějších reakcích a nízké spotřebě jim ale dražší stáří asi odpustíte. Běžný roční servis (střídá se menší „A“ a větší „B“) na 6000 až 8000 Kč u benzínu, u nafty přibližně o 2000 korun víc.



Široce rozvidlená spodní ramena prospívají jízdním vlastnostem, celá přední náprava je navíc mimořádně odolná, takže samostatně měnitelný čep je spíše jen teoretickým plusem

Přepracovaná vlečená zadní náprava je tužší ve zkrutu, zato měkčeji uložena v hydraulických silentblocích, což podpořilo elastokinematiku při současně zlepšené filtraci rázů. U starších kusů pro jistotu zkontrolujte těsnost zadních tlumičů.



Ceny originálních dílů včetně DPH (1.6 i-DTEC/88 kW)

Čep spodního ramene	1891
Rameno spodní komplet	5573
Vstříkovač	15 360
Vysokotlaké čerpadlo	34 596
Filtr DPF	17 598
EGR vysokotlaké	22 259
EGR nízkotlaké	12 613
Turbodmychadlo	58 469
Dvouhmotový setvačnick	12 598
Spojková sada s ložiskem	11 797
Přední světlo (halogeny)	8599
Přední světlo (bixenony)	14 691
Ložisko (náboj) kola	3579/5385*
Brzdový kotouč	2411/1916*
Brzdové destičky	2473/1978*
Spojovací tyčka stabilizátoru	1459
Uložení stabilizátoru (1 kus)	506
Přední tlumič pérování	4218
Zadní tlumič pérování (CDC, kombi)	4218
Kapota motoru	9819
Přední blatník	5125
Čelní sklo	9816

*Přední/zadní

Konkurenti ojeté Hondy Civic

Alfa Romeo Giulietta (Typ 940)



Výroba: Od 2010

V kabině i kufru stíněnější, jen v jediné karoserii a ne hned padnoucí řidiči do ruky, ale jinak „předkrizové“ bytelný vůz s víceprvkovou zadní nápravou a výborné svítícími příplatkovými xenony. Za svíznými motory trochu zaostávají převodovky, u benzinových variant 1.4 MultiAir a 1750 TBI je také dobré se co nejrychleji vzdát intervalů long life. Pokud zadu straší v elektrice, bývá to jen přelomený kabelový svazek 5. dveří.

Volvo V40 (P1)



Výroba: 2012-2019

Stejně jako civic je i malé volvo představitelem nestádního kvalitního kompaktu s nadprůměrnou spolehlivostí, agilním podvozkem a převážně soukromou klientelou. Příbuzenský poměr s Fordem Focus III dává najevo jen velmi decentně, i na podvozku je řada dílů svěbytných. Výhodou proto Honda i alfé je mnohem pestřejší nabídka pohonných jednotek, čtyřkolky nevymijáme. Diesel můžete vzít v zásadě jakýkoliv, benzin raději dvoulitrový.

Honda Civic Sport 2.2 i-DTEC,
2013, 97 000 Kč, 225 000 Kč

Technické údaje

Motor:	přepínávaný vznětový 16V čtyřválec
Zdvihový objem:	2199 cm ³
Největší výkon:	110 kW při 4000 min ⁻¹
Největší točivý moment:	350 Nm při 2000-2750 min ⁻¹
Převodovka:	6° manuální
Zavazadlový prostor:	477 l
Rozvor náprav:	2595 mm
Vnější rozměry:	4300 x 1770 x 1440 mm
Maximální rychlost:	217 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	8,8 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	4,4 l/100 km
Cena zkoušeného vozu:	225 000 Kč

Nutné investice

Výměna motorového pleje, olejového,
vzduchového a palivového filtru, nový
akumulátor.

Celkem 14 000 Kč

Fantom autostrád

Je téměř ironické, že mnohými „hondisty“ zavrhané diesely patřily k tomu nejlepšímu, co šlo pod kapotou civiku najít. Větší z nich má ale vyloženě dálniční charakter, který ne každý ocení.

Civik s větším dieselem 2.2 i-DTEC se kvůli vysoké ceně a krátké době produkce (navíc jen v hatchbacku) neprodalo mnoho, tedy i v bazarech patří ke vzácnějším. V AAA Auto se po dlouhém půstu objevily dva kusy, shodně ve střední výbavě Sport, dokonce podobného stáří i nájezdu. Jeden původem z tuzemska, druhý (náš) z Francie.

Motor sám o sobě by byl velmi přesvědčivý. Má nezaměnitelný svištivý zvuk, od středních otáček dravě zatahuje a už v této slabší verzi se 110 kW (v accordu existovala i 132 kW) poskytoval slušnou dynamiku i rozložitě čtyřkolce CR-V. Kompaktem cvičí „levou zadní“, má to však háček – velmi těžké převody. Zatímco accord s identickou jednotkou točí na 6° při 130 km/h 2500 min⁻¹, civic pohybuje 2100 min⁻¹. Emisně natažené převody vysvětlují nejen podezřele nízkou papírovou spotřebu, ale i to, proč v pružném zrychlení na vyšší stupně civic zaostává za těžším větším accordem a proč se ve městě tahle verze docela natrápí. Na většinu pomalejších kruhových objezdů je i dvojka příliš dlouhá, trojka se bez protestů snese opravdu až v 50 km/h, při nichž dlouhozdvihový čtyřválec dosáhne 1600 min⁻¹. Tehdy mu poprvé uvěříte vyvažovací hřídele.

Ted' bychom se mohli rozplývat, jak nízký placatý vůz na dálnici tiše letí, až by se přetřhl. Jenže kdo z kupujících sportovně vyzývavého hatchbacku ve skutečnosti hledá dálniční expres, u nějž lze čtyřkou ve městě udusit motor, ale zato ji lze vytočit k 190 km/h? Jinými slovy vedle univerzálněji zpravedovaného

1.6 i-DTEC (ale i předchozího Civiku 8G 2.2 i-CTDI) nám přijde charakter této varianty příliš jednostranný. Samozřejmě je to věc názoru. Mít tahle verze převodovku z accordu, mohlo to být na okreskách větší letadlo. Mrštný podvozek s krátkým rozvorem, přesným tužším řízením a zádi pomáhající vykrúzovat oblouky by rozhodně nebyl proti.

Co se stavu ojetiny týče, žádná překvapení nebudou. Ve spolupráci se značkovou dílnou AM servis plus v Brně-Zidenicích jsme ji proklepli dost důsledně a ukázalo se, že kromě výměny dožívající baterie, motorového oleje a filtrů nepotřebuje jinak nic. Je to ale detail, který zbytečně kazí dojem. U jinak velmi zachovalého vozu s černým lakem dvojnásob tahají oči došedla vyšisované plastové lemy blatníků – u stárnoucích civiků běžná věc. Možná bychom popřemýšleli o objednávkě nových (zhruba 2300 Kč/kus), servisy umějí nabídnout dokonce i lakované v barvě karoserie, byt' v originále původně nebyly. Ty by vyšly ještě o tisícovku draž.

Už jsme to jednou psali a opět opakujeme: filtry DPF u naftových hond nikdy nebývají tak dlouhodobě těsné, abyste po letech našli sterilně čistou koncovku výfuku. Zde filtr fyzicky je, plní se i regeneruje, emisemi vůz také projde. Jen to možná někdy někomu nevysvětlíte.



Baterie zde byla ještě původní, což je u vozu se systémem stop-start docela výkon. Je už ale opravdu na vyhození.

Denní svícení LED tu bylo od počátku standardem i u základních halogenů, které v noci svítí pěkně zeširoka a s dostatečnou intenzitou

