



Výbava GT zahrnuje červené ozdobné linky a dvacetipalcová kola. S nimi dokáže podvozek v komfortním režimu nečekaně měkce zvládnout nerovnosti.



Honda je stará škola, řadí hezky manuálně – přesně, ztuhla a po krátkých dráhách

Type R ve specifikaci GT nabízí kompletní luxusní výbavu, kterou koření špičkovými červenými sedadly



Přepínaný dvoulitr posílá 235 kW a 400 Nm jen na přední kola – na to si nikdy jiný netroufá. Motor lační po otáčkách, je krásně pružný, a když se uklidníte, umí jezdit i pod deset litrů.



ky a rudá přední sedadla, o pozdvížení v dnešním šedém provozu je tak dokonale postaráno.

Va v jednom

Zatímco řada konkurentů podlehla du 4x4, Honda se drží pohonu předních kol a dotáhla jej k dokonalosti. Přepínová dvoulitrový čtyřválec posílá na přední pravu brutálních 235 kW (320 koní) 400 Nm, na tom se s faceliftem nic neění. A také na tom, že soupeři jsou buď bší, nebo čtyřkolky s automatem. Type R je ale stará škola, v ruce drne krátkou hliníkovou řadičku, jejíž hby v tuhé kulise hravě obstará jen ěstí. Z celého auta sálá dnes už tak áčný pocit syrové mechaniky, který se spousty rychlých hatchbacků vytratil. ůvda, i Type R se proti minulé genei umravnil. Dřív to byl rebel, který

nás bavil jen při jízdě „na krev“, ale pojízdky po městě byly spíš utrpením. To dnes s ním s chutí jedeme i do samošky. V komfortním režimu je to pořád hodně svižný, ale nesmírně uhlazený stroj. Karoserie se trochu natřásá, ovšem tlumiče odvádějí fantastickou práci, dvacetipalcová kola nebouchají a měkce žehlí i výmoly, o kterých si myslíme, že nás připraví o páteř.

Už tohle by spousta automobilek vydávala za hothatch. Ale Honda teprve začíná a v záloze má přepínač vedle řadicí páky aktivující módy Sport nebo R+. Pod zadkem jako by se vám vyměnilo auto. Podvozek je najednou tvrdý, respektive kamenný, reakce na plyn dražší, řízení tužší, zvuk hutnější a každé podřazení doprovází efektní meziplýn. Kašleme na nákupy a letíme vstříc nejbližším serpentínám.

Trojka stačí

Rychlost, s jakou se dokáže Japončik pohybovat po okresech, je nepochopitelná. Přední náprava – samozřejmě osazená samosvorným diferenciálem – je přítom v naprostém klidu, žádné tahání za volant, nervozita, nic. Type R jede jako po kolejkách, poslouchá na slovo a nechá se ždímat do sedmi tisíc otáček. Řadit ani moc nemusíme, vystačíme si s trojkou. Ve vracáku ji necháme spadnout na 3000 min⁻¹, šedesátkou se promýkneme obloukem, na výjezdu plný plyn, motor lační po otáčkách, a než před další zatáčkou dolétně ručička k omezovači, jedeme už skoro 140 km/h. Masakr! Konkurenční čtyřkolky možná dokážou přenést výkon na silnici efektivněji, ale nám se nestýská. Ve slejváku Type R hrabe ještě v osmdesátí, alespoň je ale nějaká sranda.

Spotřeba během testu 10,8 l/100 km

poilery ověšená zád' vyvolává nejvíc kontroverzí. Kdo chce, ůže mít nově Type R i bez obřího křídla. Tři výfuky působí efektně, prostřední koncovka je ale jen na ozdobu.



Výkon pro každého

Vitanou novinkou ve škále variant ostrého Civicu Type R je výbavový stupeň Sport Line, cílící na méně radikální klientelu. Na rozdíl od specifikací S, Type R a GT totiž postrádá extravagantní zadní křídlo a spokojí se jen s decentním spoilerem. Výrazné červené linky kolem karoserie nahrazuje decentně šedými a na usedlejší notu hraje černý interiér. Díky menším, devatenáctipalcovým kolům a poddajnějším pneumatikám je Sport Line komfortnější, a tedy vhodnější pro každodenní používání. Motor se nemění, výbava je maximální a cena proti testovanému GT o dvacet tisíc nižší: 1 049 900 Kč.



Žlutá pro vyvolené

Začátkem léta dorazí ultimativní Type R Limited Edition v exkluzivním žlutém laku Sunlight Yellow s černými doplňky. Dostal lehčí kola BBS a obutí vhodné i na okruh, ostřejší řízení, upravený podvozek a uvnitř se vzdal klimatizace, multimediálního systému i mnoha tlumičích hmot. Celkem zhubl o cenných 47 kg. Pro Evropu bude postaveno sto očíslovaných exemplářů.



Mobilní trenér

Speciálně pro omlazený Type R vyvinula Honda mobilní aplikaci LogR, která po připojení telefonu k autu spolupracuje s palubním počítačem a senzory vozu, zaznamenává parametry a umožňuje jejich následnou analýzu. Obsahuje tři funkce:

- Výkonnostní monitor po připojení mobilu zobrazuje na displeji multimediálního systému auta jízdní parametry v reálném čase – zařazenou rychlost, teplotu chladicí kapaliny, oleje, nasávaného vzduchu, tlak oleje atd. Případně můžete na diagramu sledovat okamžitě zpomalení, zrychlení a chování vozu v zatáčkách.
- Režim záznamu slouží k pilování času na okruzích. Pomocí GPS sleduje polohu auta a shromažďuje řadu dat, stopu jízdy zobrazuje na displeji a vy tak můžete přímo sledovat, jak se vaše výkony vyvíjejí. Časy kol ukládá pro další editaci.
- Automatické skóre je mód, který pomáhá natrénovat co nejplynulejší jízdu v běžném provozu. Monitoruje akceleraci, zatáčení i jízdu v průměrném směru, vyhodnocuje každý parametr zvlášť a generuje i celkové skóre, které porovnává s profesionálním řidičem.

AUTOJAROV
www.autojarov.cz