

Honda Civic Type-R

Autor: AgaeM

Spokój, cisza, plaża, a później rasowy ryk silnika kręcącego się do niewiarygodnie wysokich obrotów, zryw wciskający w fotel i hamowanie. Przypomniały mi się czasy, w których lądowe rekordy prędkości bito na równiutkich jak tafla lodu plażach. Miałem ochotę ruszyć i pędzić przed siebie. Ale duńska plaża to nie Pendine.

Mogłem co najwyżej dogonić wiatr szalejący w tych dniach nad półwyspem jutlandzkim, zwłaszcza że drobne pofalowania nawet ubitego piasku nie sprzyjają bardzo szybkiej jeździe. Kilka zdjęć nad morzem i w Hondzie przeniosłem się na asfalt gdzie testowany 320-konny Type-R jeszcze bardziej podkreślał swój zadziorny charakter. Lekki pisk opon, czarne smugi na nawierzchni, doskonałe prowadzenie, pewne trzymanie się drogi, zdolność do silnego hamowania i precyzja działania wszystkiego sprawiają, że z takiej Hondy nie chce się wychodzić.

Początkowo wydawała mi się trochę za bardzo wyzywająca, ale to taki styl. Jeśli komuś nie odpowiada, ma pecha, inaczej nie będzie. Rzeczywiście ospoilerowanie jest przebogate podobnie jak i na pozór nadmiernie wielkie wloty powietrza. Ale jeśli tego wszystkiego by zabrakło, zapewne część osób nie kupiłaby tak szybkiego niepozornie wyglądającego auta, a część nabywców doposażałaby swoją zdobycz w spoilery, niekoniecznie dające pożądaną efekt. Te które, są zostały dobrane w tunelu aerodynamicznym i współgrają z wieloma innymi właściwościami samochodu. Przez wiele lat najmocniejsze wersje aut miały nadwozia coupe, albo chociaż 2-drzwiowe, natomiast teraz nadeszła moda na szybkie 5-drzwiowe hatchbacki i taka jest Honda Type R.

Czasy się też zmieniły jeśli chodzi o silniki. Honda słynęła z wysokoobrotowych wolnossących benzyniaków VTEC, a obecnie oprócz wysokich obrotów dynamikę wspiera jeszcze turbosprężarka. Najwyższy moment obrotowy występuje w zakresie 2500-4500 obr/min. Prawdziwy ogień pojawia się mniej więcej przy 4 tys obr/min. Jeśli przy ruszaniu nie zakręcimy za bardzo przednimi kołami, to wskazówka prędkościomierza osiągnie liczbę 100 po upływie zaledwie 5,7 s – co jak na auto ważące ok 1400 kg jest świetnym wynikiem. Na ‘setce’ sprint wciskający w fotel nie kończy się. Na lotnisku byliśmy bliscy uniesienia się w powietrze. Prędkość maksymalna to 272 km/h. Zużycie paliwa w tym momencie też było imponująco wysokie. Przy normalnej eksploatacji maleje ono średnio do zaledwie 7,7 l/100 km. Podczas krótkiego testu nie sposób poznać całego wyposażenia. Specyfikacja wskazywała bardzo bogaty poziom standardowy (włącznie z 20-calowymi kołami) i zero w rubryce opcje. Najważniejsze, że w standardzie otrzymujemy sprzęt dający radość z jazdy.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć