

25. 2. 2004

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Honda Accord Tourer vs. Nissan Primera kombi (srovnávací test)

Dnes otestujeme koráb jménem Honda Accord Tourer. Bez pětadvaceti centimetrů měří pět metrů, patří tedy mezi nejdelší vozy své kategorie. Porovnáme ho s Nissanem Primerou Kombi. Ten je o sedm centimetrů kratší. Vzhůru na palubu.

Obě auta mají základ v sedanu. Všechny tři typy karoserie byly představeny najednou. Designéři prokázali větší odvahu při navrhování Primery, u Hondy pracovali střízlivěji a lehce konzervativněji. Ovšem zejména zád' Accordu Tourer je velmi působivá, hlavně díky velkým a nápadným koncovým světlům.



Japonské vozy vycházejí v poslední době vstříc zejména evropským zákazníkům, oba konkurenti jsou toho důkazem. Názvy typů – tedy Honda Accord a Nissan Primera – jsou pro značky tradiční, třebaže se v další generaci výrazně liší. U Primery můžeme dokonce mluvit o revoluci v názorech Nissanu na současný automobil. Ten představil novou generaci osobních vozidel, která bychom vzhledově zařadili ještě před časem spíše do řady experimentálních konceptů.



Honda Accord Tourer --- pohled na zád' je vsutku zajímavý

Primeru brzy následoval například Opel Vectra a některé další, zejména menší vozy. Primera si ale svou jedinečnost premiéry zachovala. Ne všichni tradiční zákazníci nové tvary přijali, mnozí se od značky odvrátili. Milovníci konzervativního vzhledu jsou nepochybně zklamáni, na druhé straně přibyli japonské značce sympatizanti svěžího názoru. Honda Accord si zepředu zachovala víceméně tradiční vzhled a to, co si přinesla od staršího sedanu.



Zadní partie nemá ze základního typu vůbec nic. Přepřacované tvary vytvářejí dojem mohutného, ale atraktivního auta jak při pohledu z boku, tak zezadu.

V interiéru nic nechybí

Honda patřila vždycky spíše k dražším autům, ne nadarmo se jí říká japonský bavorák. I tady poněkud ustoupila od sportovního naturelu a přeorientovala se k pohodlí a komfortu. Tomu odpovídá interiér – samozřejmě velmi kvalitně zpracovaný a bohatě vybavený. Z toho sportovního tu zůstaly velké klasické kruhové budíky a krátká řadicí páka. Ne zcela obvyklá je v této kategorii dvouzónová klimatizace, která patří ke standardu u všech accordů.



Hlavní světlomety se skládají z řady projekčních nebo konvenčních zdrojů --- Hlavní informační panel s centrální polohou. Tři budíky se lehce natáčejí směrem

k řidiči.

Do sady pasivní bezpečnosti patří i dvojice bočních a okenních airbagů. Zdánlivá extravagance Primery dochází největšího uplatnění právě v interiéru. Nissan se už před časem rozhodl umístit přístroje doprostřed palubní desky pod čelní sklo. Takový systém přináší obrovskou výhodu: jestliže řidič sleduje cestu před sebou a potřebuje pohlédnout na budíky, je cesta pohledu podstatně kratší než při poloze pod volantem.



Všechny funkce audiosoustavy se řídí na tomto panelu. Ty nejdůležitější ovládá centrální joystick a dva otočné ovladače --- údaje počítače mají nejen výraznou, ale i výtvarně zvládnutou podobu

Takto pojatý konstruktérský a designérský prvek nemá zdaleka jen efekt estetický, ale především praktický. Něco podobného bylo uplatněno v Nissanu X-Trail, ale není to jen doména nissanů, uprostřed umístěné přístroje se najdou i jinde. Například v některých velkých MPV a podobně. Další zajímavostí je velký centrální multifunkční displej. Podobné zařízení se objevuje v různých vozech, ale v Primeře bylo první a má více funkcí než bývá zvykem.

Bohaté funkce

Ovládání takových zařízení bývá většinou poměrně komplikované, a tak se konstruktéři snažili pomoci integrací několika tlačítek, joysticků a otočných prvků. Ani tak není ovládání všech funkcí jednoduché, po několikadenním používání však přejde řidiči do krve. Pomocí minipočítače se ovládají veškeré funkce audiosoustavy, ta má na volantu ještě separátní možnost regulace. Stejnými prostředky se řídí klimatizace a samotný palubní počítač.



Budíky si zachovaly klasický kruhový tvar --- i tady je společný displej pro řízení rádia a klimatizace, pod ním separátní ovladače dvouzónové klimatizace

Ten má všechny obvyklé funkce a k nim - tady byla Primera zase první - přibyla i registrace historie spotřeby. Právě tak se objevují intervaly zbývajících do servisních prohlídek a podobně. Displej slouží i jako monitor kamery umístěné nad číslem vzadu. Okamžitě při zařazení zpátečky se objeví pohled za vůz a po krátkém ověřování rozměrů a perspektiv je řidič schopný podle něj i couvat. Má to jeden háček - musí mít zapnutý pás, jinak se na displeji místo prostoru za autem objeví varování.



Při couvání s kamerou se dívá dopředu, ale je téměř vyloučen pohled dozadu okénkem, protože se zapnutými pásy to jde v Primeře jen obtížně. Měřítkem užitnosti kombíků je především velikost a využitelnost zavazadlových prostorů. Základní objem je u Hondy Accord Tourer úctyhodných 576 l. A to se ještě pod podlahou skrývají další praktické přihrádky. Drobnou zajímavostí je, že víko spodního prostoru a tedy dno kufru, drží ve vzprámené poloze samo.



Řazení funguje ukázkově --- pod podlahou zavazadlového prostoru se dá do plastové vany umístit celá řada drobností

Kufr se dá ještě zvětšit. Honda vymyslela zajímavý systém sklápění zadních sedaček a opěradel. Není třeba nejprve vztyčit sedáky a poté položit opěradlo, ale jediným pohybem - zatažením za táhlo - udělá kloubový mechanismus oba pohyby současně sám. Primera má kufr o něco menší 465 l, sklopením, ale klasickým způsobem, se zvětší na 1670 l. Také tady se vešel do spodního patra

prostor na drobnosti, ale pro přístup k němu už dno kufru nedrží ve vzpřímené poloze samo, musí se zavěsit šňůrkou.

Velké vozy se vším všudy

Jízdní komfort odpovídá rozměrům a určení obou vozidel. V Hondě Accord Tourer zůstalo cosi ze sportovnější minulosti, a tak v naladění podvozku najdeme jisté zbytky naprosté přesnosti ovládání. Stačí jen nepatrný náznak pohybu volantem a vůz ochotně reaguje. Najdeme jen velmi slabé náznaky nedotáčivosti, vyvážené vlastnosti výrazně posilují neutrální chování v zatáčkách. Nissan Primera sází na komfort a blíží se odpružením a pérováním vozům vyšší kategorie.



V základní poloze je dno kufru úplně rovné --- zavazadlový prostor se může chlubit impozantními rozměry

Zejména tak, že při projíždění po silnici s terénními vlnami a horizonty se velmi důstojně houpá. Předchozí Primery s typovým označením P 10 a P 11 měly i své sportovnější deriváty GT s tvrdším podvozkem. To dnes nepřichází v úvahu. Současná Primera se vyznačuje spíše měkčím charakterem tlumení a pérování.

Netřeba zdůrazňovat, že jízdním vlastnostem obou vozů nelze vytknout nic výrazně negativního. V této cenové kategorii je ostatně něco podobného naprostou samozřejmostí.

Dlouhé rozvory napomáhají podélné stabilitě, rychlou změny směru v zatáčkách s malým poloměrem zvládá o malinko lépe honda. A to i přes použití systému multilink u Primery. Systém víceprvkové zadní nápravy byl poprvé použit u Maximy, pak postupně přešel i do Almer a teď ho má i Primera. Jeho kouzlo spočívá v tom, že zadní pevná náprava udržuje obě kola ve svislé poloze, která se ani během projíždění zatáček nemění. Nemění se tedy odklon a vzájemná poloha kola a karoserie.



Podobný dálkový ovladač rádia a CD přehrávače najdeme i v jiných nissanech, tlačítko Info slouží k přepínání funkcí palubního počítače --- sedačky jsou spíše měkčí

Multilink se osvědčil zejména při projíždění táhlých zatáček. Tady se vůz chová velmi stabilně a ve vysokých rychlostech dává najevo, jako by se chtěl přetočit. To je ovšem jen pocit vyvolaný velkou ochotou zatočit. Multilink snese velmi vysoké rychlosti. Nissan ve svých technických podkladech píše i o tom, že náprava pomáhá zdolávat nerovný povrch. Tady už takovou výhodu multilinku neshledáváme, ale rychlé zatáčky jsou velmi příjemné.

Dva zajímavé motory

V agregátech testovaných vozů je podstatný rozdíl – jeden je zážehový a druhý vznětový. Honda donedávna tvrdošjně setrvala u zážehových motorů, diesel – nebo turbodiesel – pod kapotou Accordu neexistoval. Situace se obrátila k lepšímu, nafta už Accord pohání. My jsme testovali automobil s benzínovým dvoulitrem. Má výkon 114 kW, tedy 155 k a točivý moment 190 N.m. Motor používá rozvod systému i-VTEC.



Dvoulitrový čtyřválec se vejde pod kapotu napříč --- technika i-VTEC je velkou chloubou

Technika VTEC tedy proměnné časování a zdvih ventilů znamená, že v nízkých a vysokých otáčkách pracují sací i výfukové ventily v odlišných režimech. Řidič v tak tichém autě, jako je Accord Tourer, změnu vůbec nepozná, ale měl by to poznat na dynamice a peněženke. To mají být hlavní výhody použití proměnných rozvodů VTEC. Orientačně jsme naměřili zrychlení z 0 - na 100 km/h za 10,3 s, což je na rozměrné kombi výborný výsledek. Největší rychlost pak 199 km/h.

U Nissanu Primery kombi je pod kapotou motor 2.2 dCi. Také u něj jsme orientačně měřili akceleraci a největší rychlost. Zrychlení z 0 na 100 km/h bylo úplně stejné jako u hondy - 10,3 s, největší rychlost nám vyšla o 1 km nižší, tedy 198 km/h. Zdaleka nebylo třeba řadit až na šestku. I spotřeba je příznivá - po městě do devíti litrů, mimo město kolem šesti, na dálnici osm. Spojení tohoto agregátu se šestistupňovou převodovkou je skoro zbytečné.

Jednotka je natolik pružná, že disponuje velkým točivým momentem v širokém spektru otáček a vůbec není třeba často řadit. Na šestku se dá dokonce jezdit i v městském provozu a motor nijak v nízkých otáčkách neprotestuje, naopak zrychluje velmi ochotně. Zážehové motory nejsou tak úsporné, městský provoz si v hondě vyžaduje přes deset litrů, mimo město osm, na dálnici devět. Dvoulitr v patnáctimetrákové hondě stačí.

 --- Nejnovějším agregátem 2.2 dCi se Nissan chlubí právem

Přicházejí chvíle, kdy je třeba akcelarovat opravdu svižně a pak spotřeba narůstá. Obecně se však chová motor i-VTEC poměrně úsporně, pokud se využívá převážně první program rozvodů. Jakmile se vačky přepnou, teče palivo do vstřikování o poznání rychleji. Porovnali jsme dvě příbuzná auta. Honda Accord Tourer je už v základu velmi dobře vybavená, takže z toho, co bylo ve testovaném voze k dispozici, se musejí připlatit jen lyžiny na střeše - všechno ostatní patří do standardu.

Důstojné svezení

Nissan Primera kombi v provedení Tekna je rovněž v této podobě standardní, připlácí se jen metalický lak. Kombi od Hondy je velké a přitom nepostrádá jistý sportovnější nádech - ovšem už jen z dálky. Karosářský derivát kombi je v poslední generaci především pohodlný automobil s řadou dosud netradičních prvků zejména vnitřní výbavy. Takže závěrem obvyklé cenové porovnání. Oba vozy patří pochopitelně do vyšší cenové kategorie. V porovnání s evropskou konkurencí požívají výhody tříleté garance.

Základní technické údaje

	Honda Accord 2.0 Tourer	Nissan Primera kombi 2.2 dCi
Objem motoru cm ³	1998	2184
Výkon kW/k	114/155	102/138
Točivý moment N.m	190	314
Zrychlení 0 - 100 km/h (s)	9,9	10,1
Největší rychlost km/h	205	203
Kombinovaná spotřeba (l/100 km)	8,3	6,1
Délka mm	4750	4675
Šířka mm	1760	1998
Výška mm	1470	1488
Objem palivové nádrže (l)	65	62

Kompletní technické údaje naleznete na stránkách [Nissanu](#) a [Hondy](#)

Ceník - Nissan Primera

	Primera, 1.6 Visia	Primera, 1.8 Visia	Primera, 2.0 Visia	Primera, 2.0 Acenta	Primera, 2.0 Tekna	Primera, 1.9 dCi Visia	Primera, 2.2 dCi Acenta	Primera, 2.2 dCi Tekna
Cena v Kč vč. DPH - kombi	-	680 000	710 000	804 000	837 000	730 000	854 000	859 000
Příplatek za metalízu	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000
Příplatek, 4stupňová automatická převodovka	-	45 000	-	-	-	-	-	-
Příplatek, sekvenční převodovka MCVT	-	-	-	50 000	50 000	-	-	-
Příplatek, kožené čalounění vč. el. ovládání	-	-	-	50 000	-	-	50 000	-
Příplatek, tempomat	-	-	-	15 000	-	-	-	-

Seznam výbavy naleznete na stránkách [Nissanu](#)

Ceník - Honda Accord

	2.0 Comfort	2.0 Comfort AT	2.4 Executive	2.4 Executive AT	2.2 i-CTDi Sport	2.2 i-CTDi Executive
Cena v Kč	789000	819000	949000	989000	829000	949000
Motor						
Zdvihový objem (cm3)	1998	1998	2354	2354	2204	2204
Maximální výkon kW (k)	114 (155)	114 (155)	140 (190)	140 (190)	103 (140)	103 (140)
Převodovka						
manuální (MT) / automatická (AT)	MT	AT	MT	AT	MT	MT

Seznam výbavy naleznete na stránkách [Hondy](#)

Zdroj: www.autorevue.cz