

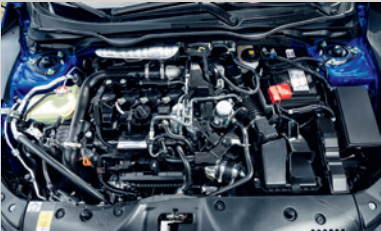
Med udsigten ud over fem funklende biler kan jeg næsten ikke vente med at komme i gang med at prøve køretøjerne, som er mødt op til test. Sidst vi samlede 5-dørs hatchbacks, løb Opel Astra, der netop var kåret som Årets Bil 2016, med sejren. Den er naturligvis også til stede i dag for at forsvare sin titel.

Vi har tidligere testet stationcars i denne klasse, hvor Honda Civic trak sig sejrrigt ud. Netop Honda Civic bliver dagens første bekendtskab, men denne gang i en helt ny form, der ligger langt fra den gamle generation.

Den nye Honda Civic kommer bevæbnet med to nye motorer, hvoraf vi her tester den mindste af dem: En nyudviklet 3-cylindret og 1-liters tur-

En liter fordelt på tre cylindre med hjælp fra en turbo skaffer Civic 129 hk og 200 Nm. Det er flest hestekræfter i denne test.

Med alle sæder i brug har Honda'en klart det største bagagerum. Med 478 liter er det 83 liter mere end Hyundai i30.



bomotor med 129 hk og 200 Nm. Motoren er testens mest kraftfulde målt på hestekræfter, men med en nul til 100 km/t-tid på 10,9 sekunder er japaneren langt fra dagens hurtigste i accelerationsdisciplinen. Den titel går i stedet til Mazda 3 med en tid på 8,9 sekunder. Det er to sekunder hurtigere end Civic, og det er vel at mærke med ni hk færre.

Motor og gearkasse er fine i Honda, hvor særligt gearkassen udmærker sig med nogle tætliggende trin. Kun under pres antydes den umiskendelige lyd af motorens 3-cylindrede konstruktion.

Væk er den gamle Civic's særlig bagsæder, hvor puden kunne vippe lodret op. Til gengæld er Honda'en gjort 20 mm lavere, og tyngdepunktet er sænket. Det gør utroligt meget godt for køreegenskaberne, der er friske uden at gøre japaneren nervøs.

Styretøjet er præcist, og Civic er let at placere på asfalten, hvor den har masser af greb og klarer retningsskift med bravour uden at gå på kompromis med komforten. Som den eneste bil i testen har Civic et multilink baghjulsophæng, der klarer det strålende.

Selv om bagsæderne ikke længere er helt så praktiske som tidligere, er der fortsat et sundt fokus på praktik. Bagagerummet på 478 liter med alle sæder i brug er testens største. Det er 83 liter mere end Hyundai i30 på andenpladsen

HONDA CIVIC 1,0 ELEGANCE

Pris 279.000 kr.
Effekt / Moment 129 hk / 200 Nm
0-100 km/t 10,9 sek.
EU-miks 19,6 km/l

På vejen

Civic har alsidige køreegenskaber. Styretøjet er præcist og hurtigtreagende. Komforten er også til stede, og Civic føles på samme tid frisk og rolig.

Motor

Den mest kraftfulde i testen med 129 hk. Den er dog ikke hurtigst, men momentet arbejder fint, og gearkassen er også blandt de bedre i klassen.

Kabine

Honda'en er rummelig, og ergonomien er god på alle siddepladser. Udstyr er der masser af, men menuerne i touchskærmen virker gammeldags.

Økonomi

Civic har en startpris fra 249.000 kr. med et hav af sikkerhedsudstyr, og det belønner vi. Garantien er bedre end tyskernes, og reservedele er billige.



Alt er standard i Elegance-niveauet. Komfort, med priser fra 249.000 kr., er uden navi, der kan tilkøbes for 10.000 kr.

Civic-priserne begynder ved 249.000 kr., og alle danske biler har Honda Sensing med bl.a. adaptiv fartpilot.



Billigste Hyundai i30 koster fra 199.995 kr. med samme motor og gearkasse som testbilen i denne test.

HYUNDAI i30 1,0 T-GDI PREMIUM

Pris 269.995 kr.
Effekt / Moment 120 hk / 172 Nm
0-100 km/t 11,1 sek.
EU-miks 20,0 km/l

På vejen

Koreaneren er retningsstabil næsten uden sammenligning, og hele bilen er støjsvag og vibrationsfri. Men alsidige kvaliteter besidder den ikke rigtigt.

Motor

Motoren er en smule kedelig i sit lineære momentforløb sammenlignet med konkurrenterne. Forbruget er testens næstbedste.

Kabine

Materialerne er gode og bløde, og pladsen er rigelig – også i bagagerummet. Men der mangler et tydeligt designsprog i kabinen.

Økonomi

Testens bedste garanti, men at vigtigt sikkerhedsudstyr som adaptiv fartpilot indtil videre kun fås til DCT-gear og store motorer er en ommer.

og 114 liter mere end den mindst rummelige, Mazda 3.

Honda har taget beslutningen om at vægte sikkerhed utroligt højt. Det betyder, at alle danske Civic'er uanset udstyrsniveau eller motor har en sikkerhedspakke kaldet Honda Sensing. Det giver japaneren bl.a. automatisk nødbremse, adaptiv fartpilot og hjælpesystemer til at holde bilen inden for vejens striber. På dette punkt går Honda forrest, og med 2017 skrevet i kalenderen klapper vi i hænderne over denne beslutning.

Hyundai i30 er dagens næste testbil, og den er ligesom Honda'en spritny. På dataarket over koreaneren finder jeg den første skuffelse, inden jeg over-



Rattet er en lækker detalje i en kabine, der har gode materialer, men ellers mangler lidt stil.



Hvis du kan undvære bagsæderne, og slår dem ned, er i30 den mest rummelige med hele 1.301 liter.

Der vrides 120 hk og 172 Nm ud af Hyundai's 1-liters 3-cylindrede rækkemotor med turbo. Forbruget er 20 km/l.



hovedet har trillet en kilometer. Indtil videre er det kun muligt at få essentielt sikkerhedsudstyr såsom adaptiv fartpilot på i30-varianter med enten den store diesel- eller benzinmotor og dobbeltkoblingsgearkasse. Så selv om Hyundai i denne test er i øverste udstyrsniveau, Premium, og koster 269.995 kr., er adaptiv fartpilot hverken standard eller en mulighed som ekstraudstyr.

Jeg krydser fingre for, at dette forhold ændrer sig i fremtiden, for den "lille" 1,0-liters 3-cylindrede turbomotor med 120 hk og 172 Nm er et oplagt valg til det danske marked. Det oplyste forbrug på 20,0 km/l er testens næstbedste og kun overgået af dagens duks, Opel Astra med imponerende 23,3 km/l.

På testruten viser den nye Hyundai sig som en bil med et tydeligt fokus. Ved alle hastigheder er i30 utrolig komfortabel og civiliseret, og særligt ved motorvejskørsel bliver jeg imponeret over retningsstabiliteten, det lave støjniveau i kabinen, samt hvor vibrationsfri den er.

Styretøjet reagerer faktisk ret hurtigt, men der er ikke megen feedback, så det er sjældent, at jeg får lyst til at køre kvikt i koreaneren. Kabinen er lavet i lækre materialer, der er bløde og behagelige at røre ved. Men ud over rattet, der virkelig ser godt ud, er selve designet en smule forsigtigt og uden en tydelig rød tråd, som man bl.a. ser det i