



Japonski četverček

Besedilo Dušan Lukič, Matevž Korošec Foto Aleš Pavletič

Dvomite? Okej. Pa pogledajmo za začetek Mazdo6 SportCombi. Mimogrede, se še spomnite njenega predhodnika - Mazde 626 Combi? Upamo, da nam naslednjih besed ne bodo zamerili, toda v določenem obdobju smo ga proglasili celo za

najgrši kombi svojega časa. Pa z njim pravzaprav ni bilo nič narobe. Po svoji kakovosti je celo krepko presegel marsikatero tekmece, prav tako po prostoru, ki ga je ponujal v notranjosti, toda večini evropskih kupcev pač ni segel do srca.

In kje je bila težava? V filozofiji življenja. Prioritete evropskih kupcev preprosto niso enake azijskim in to so, kot prvi, nedvomno doumeli prav Japonci. Da ne bo pomote, Mazda6 še zdaleč ni osamljen primer. Tudi nova Honda Accord jasno nakazuje, da se

ne misli ustaliti le na japonskem trgu. Če jo ocenjujemo po njenem zadku, pri tem mislimo predvsem na Tourerjevega, pa bi lahko zapisali, da si še bolj kot v Evropo želi na ameriški trg. Toda spet ne toliko, da ne bi znala privabiti tudi evropskih kupcev.

Nekaj je treba priznati. Takšnega preskoka, kot smo ga v zadnjih nekaj letih doživeli med japonskimi avtomobili, od evropskih najverjetneje nikoli ne bi mogli pričakovati. Vsaj v tako kratkem času ne.

Tudi Toyota Avensis hoče biti evropska - ne toliko po obliki kot po tem, da poskuša biti velika, uglajena, po domače korektna. Za razliko od preostale trojice njena oblika ne izstopa, česar pa ne bi mogli trditi za Primero. Ta je najbolj oblikovno hrabra od četverice, njene obline pa so milo rečeno nenavadne - kot da bi se sodelovanje Nissana z Renaultom najbolj poznalo prav pri obliki Primere.

Od znotraj navzven

S katerim kontinentom se najbolj očitno spogleduje Accord, je mogoče opaziti tudi v notranjosti. Sredinska konzola za ogromnim pokrovom, nameščenim pod avtoradiem s CD-predvajalnikom in z odlično samodejno dvokanal-

no klimatsko napravo, namreč skriva prav tako ogromen predal, česar pri evropskih avtomobilih ne opazimo prav pogosto. Pa tudi velikih merilnikov ne, ki so, zahvaljujoč tehnologiji Optitron, podnevi odlično berljivi. Toda vse to, kot smo že ugotovili, evropskih kupcev ne bi smelo zmotiti. Tisti, ki vedo, kaj pomeni Honda v svetu, vedo tudi, kaj lahko od tega avtomobila pričakujejo. Vsekakor odličen položaj sedenja, prav tako odlično mehniko in po novem tudi spodobno ergonomijo. Pa se s tem prostora zadaj, zaradi katerega naj bi Tourer pravzaprav najbolj navduševal, sploh še nismo lotili. In res, kakorkoli ga merimo, vedno dokazuje, da se uvršča v sam vrh med svojimi tekmeci. Tudi v viši-

Če so še nedavno tega evropski avtomobili sloveli predvsem po svoji kakovosti in toliko manj po udobju, tega danes preprosto ne moremo trditi več. Razlike v primerjavi z evropskimi izdelki so iz leta v leto manjše.

no, čeprav mu, zaradi oženja bočnih stekel proti zadku, tega morda ne bi pripisali. Pa je vse skupaj le optična prevara.

In ko že pojemo hvalnico novemu Tourerju, omenimo še sistem zlaganja zadnje klopi. Ta je zasnovan do tako, da s pomikom naslona v pokončen položaj samodejno skoči tudi sedalni del. Pa to še ni najslajše. Mnogo bolj navdušuje dejstvo, da je za to opravilo potrebna le ena roka, tako kot za odstranitev roloja

prtljažnega prostora. In ko poristite vse omenjeno delo, dobi-te zadaj prostor, ki bi ga glede na urejenost in mere (premore za 560 litrov prostornine v osnovi in kar 1700 litrov ob podrti zadnji klopi) Japonci lahko zamenjali tudi za svojo spalnico.

To pa bi lahko zapisali tudi za Mazdin zadek, čeprav je res, da je s svojimi 1040 milimetri dolžine od Hondinega že v osnovi krajši za 60 milimetrov, ob zloženi zadnji klopi pa kar za 90. Zato pa je



Honda je športnik, a vseeno postreže z največjim prtljažnikom. Zlaganje zadnje klopi je izjemno preprosto.



Tudi Mazda postreže z uporabnimi predalčki v dnu prtljažnika. Šestica je avto, ki za svojo ceno nudi največ.



Primeri izstopa predvsem po (tudi notranji) obliki. Merilniki na sredini armaturne plošče so vseč le redkim.

širši (za okroglih 5 centimetrov) in se lahko pohvali še z za odtenek preprostejšim sistemom zlaganja zadnje klopi, ki so mu nadejali celo ime »Karakuri«. Zabitega Evropejca to sicer lahko spomni na harakiri, toda več kot očitno besedi nimata istega pomena. Kakorkoli že: v osnovi je precej manjši od Hondinega, ob zloženih zadnjih klopah pa enako velik.

Avensis je na zunaj videti velik - in velika je tudi prostornina njegovega prtljažnika. Njegova vrata so manj navpična od Hondinih, a bolj od Mazde in še posebej Primere, v dnu se skrivajo uporabni predalčki (ki pa bi lahko imeli dno iz manj drseče plastike), ko zložite zadnjo klop (potem ostane dno prtljažnika ravno), pa pridobite za 1500 litrov

prostora - najmanj med primerjavo četverico, kar je presenetljivo. V osnovi ima najmanjši prtljažnik Primera, vendar ta zato ni nič manj uporaben. Tudi njegovo dno je ob zloženih (sicer kot se spodobi po tretjini deljivi) zadnji klop ravno, prostornina pa se ob tem poveča na zelo spodobnih 1670 litrov, kljub temu da je zadnja šipa krepko nagnjena.

Vožnja in občutki

Nekaj je zagotovo. Ko sedete za volanski obroč Mazde6, pričnete povsem nehoti razmišljati, kaj bi si v takšnem avtomobilu sploh še lahko zaželeli. Električna namreč kaže na vse štirih steklenih v vratih kot zunanjim ogledalom. Na trikrakem izdatno nastavljenem volanskem

obroču so levo stikala za ukazovanje avtoradiu, desno pa tempomatu. Prav tako izdatno je nastavljen tudi sedež. Arhitektura armaturne plošče je z eno besedo popolna, merilniki so obrobjeni s kromom, zaslon potovalnega računalnika in avtoradia najdete tam, kjer si ga lahko le želite, ponoči pa je vse skupaj začinjeno s prijetno rdečo barvo.

Torej kaj še? ESP? Ups, pa res. Tega v Mazdi6 s šibkejšim dizelskim motorjem pač ni na voljo. Toda lega je kljub temu zanesljiva, zavore, čeprav na naših meritvah tokrat nismo dosegli najboljših rezultatov, so zmogljive, volanski mehanizem komunikativen, prestavna ročica tekoča, motor pa zadovoljivo poskočen in predvsem spodobno varčen.

Torej kaj več bi si sploh lahko še želeli? Accord ima pri vsem tem brez dvoma vsaj eno hibo. Dizelskega motorja namreč v njegovi paleti ne boste našli. Pa tudi spisek serijsko vgrajene opreme je nekoliko krajši. Zato pa navdušuje z mehaniko, ki je še za odtenek boljša kot pri Mazdi6. Pri tem mislimo predvsem na lego,

komunikativnejši volanski mehanizem, zmogljivejši zavorni sistem in natančnejši menjalnik. Vse to pa nedvomno dokazuje, da je športnost v Hondinih genih mnogo globlje zapisana kot pri Mazdi. Žal pa to ne velja tudi za motor. Tehnologija odpiranja ventilov VTEC, pa čeprav variabilnega, kot vse kaže ne predstavlja več popolnega primata. V

spodnjem delovnem območju je navora namreč manj, kot bi si ga želeli, tudi tam, kjer bi pričakovali več, torej v območju največje moči, ta agregat Tourerja vleče le še za oceno spodobno. Pa čeprav je res, da smo na naših

meritvah pri pospešku od 0 do 100 kilometrov na uro dosegli povsem spodbuden rezultat. Avensis je imel oznako D-4, toda to ne pomeni, da se je v njegovem nosu skrival dizelski motor. Ti imajo namreč oznako D-



Na pogled velika in zelo prostorna: Toyota Avensis. Bencinski štiritiralnik z neposrednim vbrizgom ni najboljša izbira.



4D, oznaka z enim D manj pa je rezervirana za bencinski motor z neposrednim vbrizgom. Ta sicer zmora papirnatih 147 konjskih moči, a se v praksi izkaže za zapanca, tako da slabih 10 sekund, ki jih Avensis potrebuje do 100

kilometrov na uro, ni presenečenje. Pa nič hudega, če bo pot malenkost počasnejša - počutje v notranjosti je namreč izvrstno. Sedi se udobno, tudi bočni oprijem sedežev je zadovoljiv, kar velja za ergonomijo v celoti. Različni gumbi so večinoma tam, kjer bi jih pričakovali, na dosegu roke in pred očmi. Sedež je nastavljen po višini, volan pa po višini in globini, zato dobrega položaja za volanom ni težko najti. Predalov za drobnarije je dovolj, na zadnjih sedežih pa je prostora dovolj tudi za odrasle potnike. Vzmetenje je bolj kot na dobro lego na cesti naravnano na udobje, kar bodo potniki še kako cenili. Skratka: Avensis noče biti športnik, temveč udobna limuzina (oziroma v tem primeru kombi).

Primera je tudi v notranjosti posebnejša. Sredinska konzola je pravzaprav komandna plošča z velikim LCD-zaslonom in ko se je voznik navadi, si je le težko predstavljati, da drugi avtomobili tega na poznajo. Sedeži bi lahko bili precej bolj udobni, volan je tudi v najnižji legi malenkost previsoko, tudi prostorčkov za drobnarije bi lahko bilo več. Sicer pa je položaj za volanom udoben, merilnikov na sredini armaturne plošče se človek nekako navadi pa tudi potniki na zadnji klopi se ne bi smeli (preveč) pritoževati. Dvolitrski motor je povsem dovolj zmogljiv za hitro premikanje te Primere, enako velja za podvoze v celem. Uravnano je nekje na sredini med športnostjo in udobjem, lahko pa je ob zaviranju v ovinku živahen zadek. Izkušeni in s hitrostjo »na ti« vozniki bodo to znali ceniti, drugi se bodo morali prilagoditi in to dejstvo pač upoštevati.

Torej? Če bi človek vse štiri pogledal le skozi luknjo, ki jo bodo povzročili na bančnem računu, bi bila nesporni zmagovalec Mazda - kar se pri njenem prodajnem rezultatu doslej tudi pozna. Toda: avtomobila ne gre gledati le skozi denarnico. Šteje tudi občutek. Prav zaradi tega je Accord (pa tudi Avensis) prišel blizu, zelo blizu - a ne dovolj blizu. ■

Primerjalni test

Tehnični podatki	Honda Accord Tourer 2.0 VTEC-i Sport	Mazda6 Sport Combi CD120 TE	Nissan Primera Wagon 2.0 16V Tekna	Toyota Avensis Wagon 2.0 D-4 Sol
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni - bencinski	4-valjni - vrstni - turbodizelski	4-valjni - vrstni - bencinski	4-valjni - vrstni - bencinski
gibna prostornina (cm³)	1998	1998	1998	1998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	114/155 pri 6000	89/121 pri 3500	103/140 pri 6000	108/147 pri 5700
največji navor (Nm pri 1/min)	190 pri 4500	310 pri 2000	192 pri 4000	196 pri 4000
dolžina × širina × višina (mm)	4750 × 1760 × 1470	4700 × 1780 × 1480	4675 × 1760 × 1482	4700 × 1760 × 1525
prtljažnik (litri)	576-1707	505-1712	465-1670	520-1500
posoda za gorivo (litri)	65	64	62	60
gume	205/55 R 16 W (Dunlop SP Sport 2000)	215/45 ZR 17 W (Goodyear Eagle F1)	215/50 R 17 V (Dunlop SP Sport 3000)	215/45 R 17 W (Bridgestone Touranza ER 30)
masa praznega vozila (kg)	1477	1540	1463	1385
dovoljena skupna masa (kg)	2030	2010	1940	1895
največja hitrost (km/h)	205	194	200	200
pospešek 0-100 km/h (s)	9,9	11,1	9,8	9,6
poraba goriva po ECE (l/100km)	11,4/7,0/8,6	8,3/5,7/6,6	11,9/6,9/8,7	10,7/6,6/8,1

Naše meritve

največja hitrost km/h	204	191	200	200
pospeški 0-100 km/h (s)	10,1	13,2	10,6	9,9
prožnost (s)				
50 do 90 km/h (IV.)	11,2	11,9	9,1	11,6
80 do 120 km/h (V.)	15,4	13,9	14,1	17,8
zavorna pot od 100-0 km/h (m)	36,2	39,2	35,7	39,0
trušč v notranjosti (dB)				
III./50 km/h	58	58	56	56
IV./90 km/h	61	62	62	60
prosti tek	36	42	36	36
poraba goriva na testu (l/100 km)	11,1	8,9	11,2	10,9

Naš izbor opreme

	Honda Accord Tourer 2.0i VTEC Sport	Mazda6 Sport Combi CD120 TE	Nissan Primera Wagon 2.0 Acenta	Toyota Avensis Wagon 2.0 D-4 Sol
Cena osnovnega modela	5.500.000	5.134.000	5.682.000	6.055.000
6 × varnostna blazina	S	S	S	S
Samodejna klimatska naprava	S	S	S	S
Tipalo za dež	S	N	S	S
4 × električni pomik šip	S	S	S	S
Radijski sprejemnik s CD-predvajalnikom	S	52.000 (1)	S	S
Cena opremljenega vozila	5.500.000	5.186.000	5.682.000	6.055.000

1 - Radijski sprejemnik je del serijske opreme, doplačilo velja samo za predvajalnik CD-jev.

Ocene

	Honda Accord	Mazda 6	Nissan Primera	Toyota Avensis	
Zunanost [15]	14	15	12	14	Mazdina zunanost je najbolj uravnotežena.
Notranost [140]	126	127	110	126	Primera odstopa predvsem pri materialih.
Motor, menjalnik [40]	34	35	30	32	Pri motorjih je zmagovalec Mazda, pri menjalnikih Honda.
Vozne lastnosti [95]	91	87	77	82	Accord je daleč spredaj.
Zmogljivosti [35]	27	25	29	29	Mazdin dizel je najpočasnejši.
Varnost [45]	40	35	43	40	Razlike pri količini varnostne opreme so precejšnje.
Gospodarnost [50]	28	41	33	33	Mazdin dizel je najvarnejši.
Skupaj	360	365	334	356	Accord z dobrim dizlom bi bil verjetno zmagovalna kombinacija.

OCENA 1 2 3 4 5 1 2 3 4 5 1 2 3 4 5 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5