



izposojeni test

(Automobil Revue, Švica)

MAZDA 1500 SS

PODROBNOSTI SO MOJSTRSKO DELO

Tretja največja avtomobilska tovarna iz dežele samurajev, Toyo Kogyo — njeni avtomobili se imenujejo mazda — se pokaže vse bolj uveljavljati na evropskem tržišču.

Japonska tovarna ne izdeluje samo konvencionalnih avtomobilov, kot je »1500 S«, ki smo ga preskušali, ampak je kupila licenco za motor z vrtilcem se batom wankel in že serijsko izdeluje športni avtomobil osomo, ki ga poganja sodobni motor. Mazda 1500 SS je nova različica mazde 1500, ki se od osnovnega modela razlikuje le po majhnih spremembah na karoseriji, po bolj razkošni opremljeni in 8 KM močnejšem motorju.

Novinec lanske jeseni, »1500s«, nam je bil všeč zaradi elegantne oblike, ki jo je ukrojil Bertone iz Torina — še posebej nam je ugajala prostorna notranjost te linizne srednjega razreda. Zabahtljali smo le čez klop — standardna mazda namreč nima ločenih prednjih sedelov — ki je morda na Japonskem res dovolj prostorna za tri ljudi, za tri Evropejce pa je gotovo pretalna. Novi »1500 SS« ima sprednja ločena sedela, pa tako ni več potrebna prestavna ročica pri volanu, ampak je med sedeloma, kar nam je bolj všeč.

Na zunaj se »1500 SS« loči od starejšega brata po bolj grobi maski hladilnika, megljenkah pod odbijači in po oznaki »S«. Ta znak vseveda pomeni, da ne gre le za drugačno opremo avtomobila, ampak za »prejeren motor, 1,5-litrski motor, ki v ravnanju mazdi zmore 78 KM (SAE) in mu ventilje xrmili zgornj nameščena odmična gred, je v »SS« dobil dvojni uplinalč, s katerim so mu moč povečali na 86 KM (SAE), in tudi navor ni bistveno večji. Čeprav se zdi vsačanje moči v primerjavi z evropsko »fizirainimik motorji — z oznako »S« — precej nezameno, pa dodatni konji vozniku pridejo zelo prav, saj je mazda 1500 razmeroma težak avto — tehta skoraj 1100 kg.

Ko smo vozili »1500 SS«, nam je bilo žal, da v japonskem svetu ni še močnejšega motorja, saj bi podvozje gotovo smoglo večjo hitrost — da o pospeških niti ne govorimo.

Podvozje je »hitrejš«, kot motor

Še preden bomo začeli opisovati, kako se avto drži ceste, naj zapišemo, da je bil testni obut v Pirellijeve gume cinturano in ne v japonske pasaste gume po loesel Dunlopa, kot se dobi avto v trgovini. Tako obut avto je bil po legi na cesti gotovo v zlategem poprečju evropskih avtomobilov tega razreda. Pri normalni vožnji je v ovinkih zelo nevtralen in le v ostrih ovinkih je treba nekoliko dodajati volan. Motor je premalo močan, da bi voznika za lasnost podvozja lahko motila, saj se, če preveč pridrite, avto kar sam zavira, ko odzavzame plin, in ni treba dodatnih ukrepov z volanom, da bi ga ujeli.

Zavore (spredaj kolotne) so kos vsem položajem, prijemajo enakomerno in se ne pregrejejo. Čeprav so opremljene z napravo za povečanje zavorne moči, pa se nam zdi pedal pretrd.

Toliko o tako imenovani aktivni varnosti avtomobila. V prid pasivni varnosti naj najprej zapišemo milimeter debelo pločevino karoserije (zato je avto tudi tako težak), ki pri trčenju gotovo dobro zavaruje voznika. Tudi trdna vrata pričajo o tem, da so se Japonci potrudili napraviti sokolpnike.

Inženirji in oblikovalci iz Dezele vzhajajočega sonca so se pri opremljenosti naj ravnali po najsodobnejših zahtevah za večjo varnost avtomobila: povsem so oblažili armaturno ploščo, vzvratno ogje dalo je mogoče zasenčiti, na voljo so kavljji za varnostne pasove; le ročica ročne zavore je nameščena nerodno, da pri trčenju najbrj poškodujejo voznikovo koleno.

Ker so blažilniki in vzmeti dobro ugaščeni, sedeži pa mehki, je »1500 SS« zelo udoben avto. Tudi na slabi cesti vzmeti prestežejo trde udarce, v ovinkih se karoserija le malo nagne, in žal nam je bilo le, da niso sedeži bolj oblikovani po telesu, saj smo pri ostrem zaviljanju drseli in njih.

Ker motor ni zelo močan, tudi nismo nikoli opazili, da bi zdrsovali pogonski

kolesi, ročica menjalnika je natančna in lahkotna. Le pri vožnji v klanec ras je motilo, da je med prestavnimi razmerji druge in tretje prestave prevelika razlika, pa v določnem trenutku avtomobilu za trenutek zmanjka moči. To sili voznika, da v drugi prestavi sili motor v višče vrtelje, kar pa tovarna ne dovoli, saj je na merilniku vrteljev, ki je v »SS« serijski, rdeča črta še pri 5500. Upamo je, da motor ne zameri preveč, če ga za kratek čas požene tudi do 6500 vrteljev v minuti, saj postane dovolj živahen šele pri več kot 4000 vrteljih v minuti.

Opremljen z ljubeznijo

Kot pri mnogih japonskih avtomobilih smo tudi v mazdi občudovali, kako zelo skrbno je izdelana. Tako so, na primer, vse šipe rahlo obarvane, da sonce ne blešči, avto ima odlične žaromete za vzvratno vožnjo, merilniki na armaturni plošči so veliki in pregledni. Skrbno in z veliko ljubeznijo je izdelana naprava za ogrevanje in zračenje, k avtomobilu pa dodajajo tako bogato orodje, da si lahko z njim voznik brez težav opremlj domačo delavnico.

Naj poznamo! Mazda 1500 SS je solidno in luksuzno vozilo z elegantno karoserijo in premalo živim motorjem. Avto se tako dobro drži ceste, da bi podvozje brez težav preneslo več moči. Oprema je bogata in skrbno izdelana. Vzmeti so nekoliko trde, toda blažilniki so več kot kos svoji nalogi. Japonski avto je dovolj prostoren tudi za evropskega voznika in potnike. Oporniki strehe so tako viški, da je vidljivost odlična na vse strani. Moč motorja je nekoliko premajhna za pospeške, za največjo hitrost pa povsem zadosta, saj »1500 SS« drvi 160 kilometrov na uro.

Potem ko smo avto vrnilli firmi, so se naši preskusni vozniki spraševali, kako bodo japonskega novinca, ki je razmeroma malo znan, sprejeli na evropskem tržišču. Smimo, da je pripremen predvsem zaradi zelo bogate opreme, ki je tako skrbno izdelana, da kaj takega iz naših tovarn sploh nismo več vajeni. Zelo ugaja tudi oblika karoserije.