



Skromnež

Mazda2 z 1,25-litrskim motorjem je pravi skromnež: po motorni prostornini, po površini, ki jo zaseda na tem svetu, in tudi po oblikovnih spremembah, ki naj bi ji življenje podaljšale še za kakšno leto.

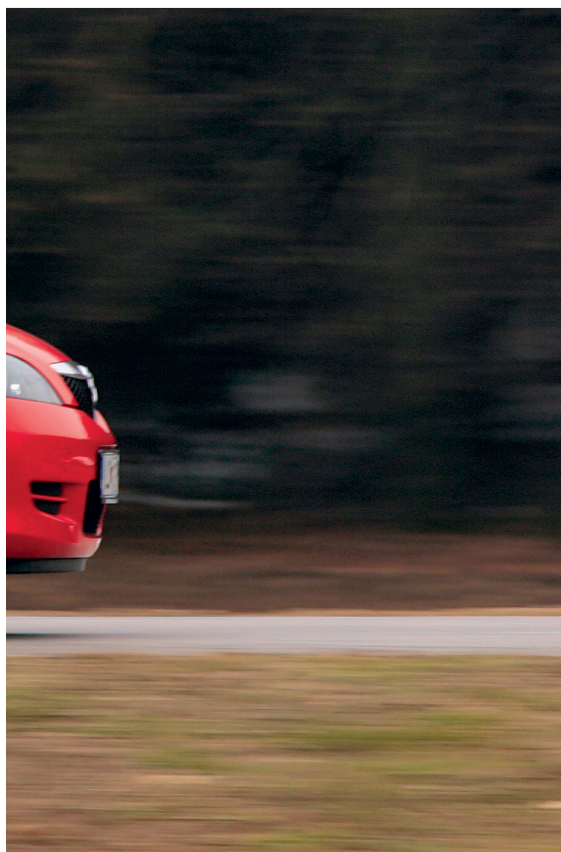
O blikovne spremembe so opazne, vendar tako skromne, da bi od oblikovalcev lepe Mazde6, navdušujoče CX-7 in legendarne MX-5 pričakovali malce več drznosti. Popravkov na odbijačih, lučeh in malce tudi v notranjosti je pač premalo, da bi lahko z gotovostjo trdili, da bo Mazda2 prodajni hit še kakšno leto, dokler ne bodo predstavili povsem

novega modela. Na zunanosti takoj opazimo nove žaromete, ki sledijo trenutnim modnim smernicam, in zadnje luči, ki bi jih zlahka potisnili v rubriko tuning. Ne glede na to pa ostaja Mazdina dvojka (ki je leta 2002 nasledila Demia) zanimiv mestni avtomobilček, ki je dovolj prostorninsko skromen, da tudi nerodnejše nežne polovice ne bodo imele z njim večjih



težav med vijuganjem po mestnem vrvežu, in še vedno dovolj prostoren, da boste večje nakupe zlahka pospravili v prtljajnik. Prtljajnik z 270 litri ostaja majhen, kar je v tako skromno odmerjenem avtomobilu za pričakovati, na žalost pa nima pomične zadnje klopi, ki bi po potrebi povečala možnost prevoza tudi večjih stvari. Ni kaj, v tem tekmece prehitujejo japonskega izdelovalca.

Oblika armaturne plošče ostaja zadržana. Če ne bi bilo 'srebrnega' dodatka na sredini armaturne plošče, bi celo dejali, da je pusta, neizrazita, tako pa nekaj oblikovne svežine vseeno premore. Ne glede na videz pa je uporabna, z opremo, ki bi ji jo lahko zavidali tudi boljši avtomobili (reci-



mo čelni in dvojne stranske varnostne blazine, mehanska klimatska naprava, radio z možnostjo poslušanja cedejev, ki ga lahko upravljamo tudi z volanskimi tipkami, ABS, štiri električno pomicne šipe, osrednja ključavnica ...), in s kakovostjo, ki sodi v sam vrh. Ni kaj, ponovno se je pokazalo, da zanesljivosti in kakovosti izdelave, ki Mazdo vsakič znova postavlja na prva mesta med vsemi avtomobilskimi znamkami, nimamo kaj očitati. In to je verjetno tisto, zaradi česar so vse Mazde (vključno z najmanjšo dvojko, čeprav v veliko manjši meri) vabljive.

Na testu smo imeli najšibkejšo različico, saj je pod motornim pokrovom brnel 1,25-litrski štiri-



valjnik s samo 75 konjički. Da, prav ste prebrali, to je legendarni motorček, ki ga je Mazda naredila skupaj s Fordom in ki ga lahko po štirih letih znova dobite tudi v Fiesti (glej letošnji Avto magazin številka 7, kjer smo na strani 42 objavili kratek test Fordovega malčka). Motor ni športnik, tudi ne more biti varčnejši, ker ga je treba za sodobne (dinamičnejše) prometne tokove kar priganjati. Vendar pa lahko znova zatrdimo, da je povsem dovolj močan za nezahtevnega voznika, ki redkeje prehiteva in noče podirati rekordov na poti v službo ali trgovino. Največ navora je med dva tisoč in štiri tisoč vrtljaji, kjer povsem zadovoljivo 'vleče' in ob tem ni preglasen. Nad štiri tisoč vrtljaji in do oznake šest tisoč na merilniku motornih vrtljajev (kjer se začne rdeče polje) pa mu zmanjkuje moči, ob čemer postane le glasen, zato svetujemo, da ste s stopalko za plin zmerni in večkrat uporabite odlični petstopenjski menjal-



nik. Prestavna ročica ima namreč kratke gibe, zobniki pa se prepletajo natančno in zanesljivo, zato je pravi užitek desnico sprehajati skozi zobniški vrvež. Ob tem pa je treba povedati, da je celo volanski mehanizem zelo natančen, in skupaj z zanesljivim podvozjem daje veliko bolj športen vtis, kot bi mogoče celo načrtovalci tega avtomobila hoteli in želeli. Škodi pa ne, če to ponuja, kajne?

Mazda2 ostaja zanesljiv mestni avtomobil, ki želi kljub skromni oblikovni osvežitvi obdržati svoj delež prodajne pogače. Za kaj več bo treba počakati na nov model, ki bo - o tem smo prepričani, glede na prikupne nove avtomobile, ki prihajajo iz Mazdinih vrst - zagotovo prikupnejši in zato tudi zanimivejši. ■

Mazda2 1.25 TE

Cena osnovnega modela:	2.972.000 SIT
Cena testnega vozila:	2.972.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=9 °C / p= 1020 mbar / rel. vl.: 71 % / Stanje km števca: 9199 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	15,0 s
402 m z mesta:	19,3 s [113 km/h]
1000 m z mesta:	36,1 s [140 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	15,3 s
80-120 km/h (V.):	29,2 s

NAJVEČJA HITROST

155 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 46,6 m (AM meja 43 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1242 cm³ - največja moč 55 kW (75 KM) pri 6000/min - največji navor 110 Nm pri 4000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 175/65 R 14 Q (Goodyear UltraGrip 6 M+S).

Mase: prazno vozilo 1050 kg - dovoljena skupna masa 1490 kg.

Mere: dolžina 3925 mm - širina 1680 mm - višina 1545 mm - prtljažnik 267-1044 l - posoda za gorivo 45 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 163 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,1 s - poraba goriva (ECE) 8,6/5,0/6,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ oprema
- ▲ položaj za volanom
- ▼ oblikovno (še) vedno neizrazita armaturna plošča
- ▼ predali za drobnarije
- ▼ nima pomicne zadnje klopi

Končna ocena

Kljub skromni oblikovni osvežitvi je Mazda2 še vedno zelo uporaben mestni avtomobilček. S tem (starim in preizkušenim) motorjem je nezahteven za vožnjo, nedvomno pa razvaja z opremo TE.