

Dva za štiri



besedilo: **Matevž Korošec** • foto: **Aleš Pavletič**

Če se boste v prednovoletnem času sprehajali po nakupovalnih centrih in zasledili napis Dva za štiri, gre verjetno za prodajno akcijo. Ker je čas primeren, imajo te skoraj povsod. Tudi pri Mazdi. Ampak mi govorimo o povsem drugi stvari. O novi Mazdi2, namenjeni štirim potnikom.

» Ste jo že videli? Zagotovo ste jo. Majhen, simpatično igriv avtomobil (ček), ki s predhodnikom razen imena nima skoraj ničesar skupnega. Bravo! Pri

Iz oči v oči



Aljoša Mrak

» Verjetno ne bom veliko tvegaj, če napovem, da bo Mazda2 ljubljena deklet. Na to se zanašajo tudi pri Mazdi. Upal bi si celo trditi, da bo uspešno zamenjala (prejšnjega) Twinga in Peugeotta 206. Novinec je namreč prikrpen, igriv, nezahteven za vožnjo, tih in zanesljiv. Če hočete odkrito mnenje: če bi kupoval avtomobil tega velikostnega razreda, bi v ožji izbor skupaj s Toyotinim Yarisom prišla tudi Mazda2. »



Saša Kapetanovič

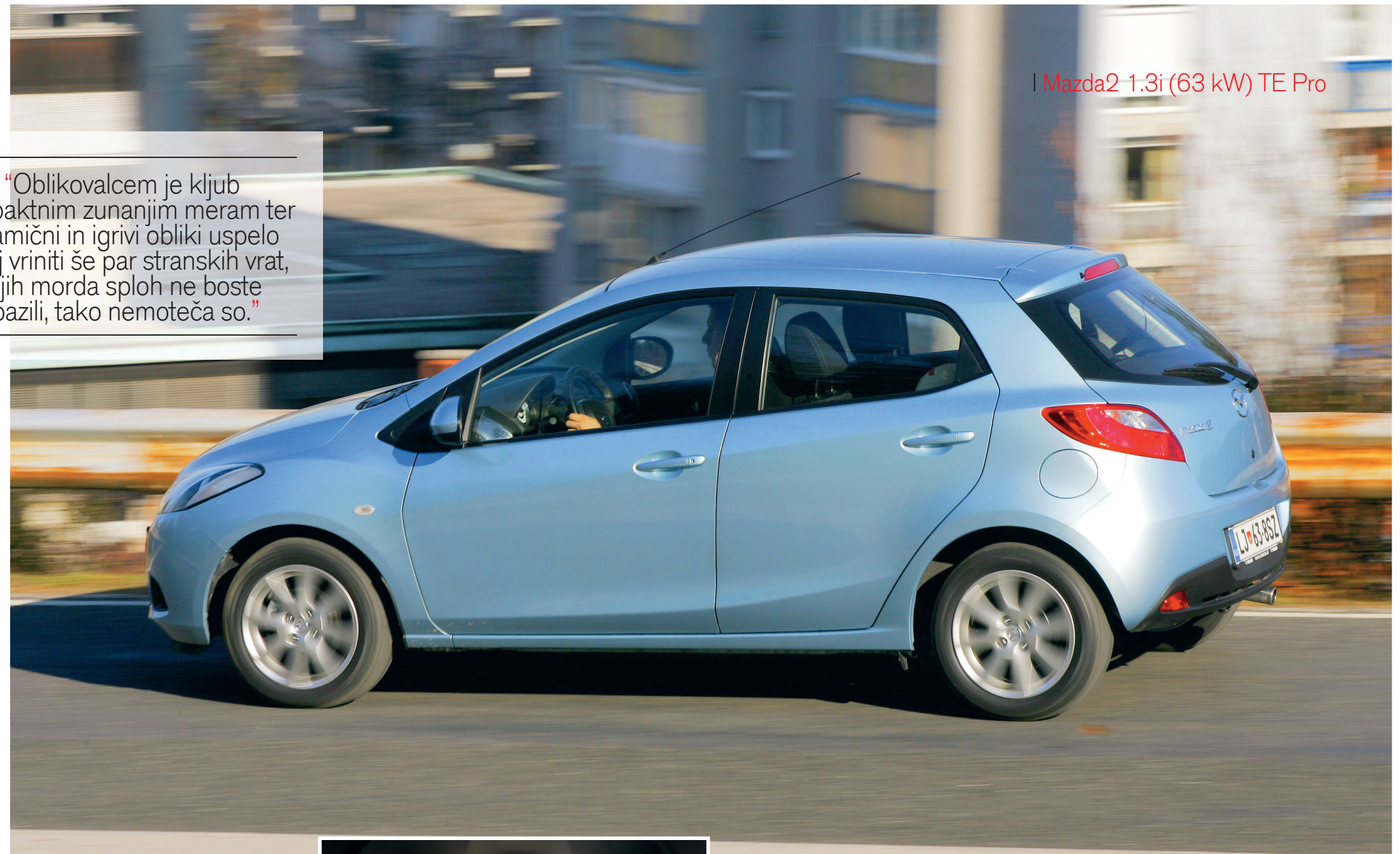
» Zaradi svoje postave nekako ne sodim v ta avtomobil, saj zaradi višine nikakor ne najdem pravega položaja za volanom. Če pa se v mislih prelevim v morebitnega kupca, bi temu avtomobilu le težko kaj zameril. Vsaj kar se tiče tehnike in uporabnosti. Tisti pravi užitekari, ki bi se radi s takim avtom zapeljali tudi po kakšni ovinkasti cesti zunaj mesta, bodo morali počakati na različico MPS, vse preostale voznike pa bi ta Mazda morala zadovoljiti. Zmotila me je le ena stvar: čeprav so še pred kratkim pri Mazdi zagotavljali, da bodo imeli klimo vsi njihovi vstopni modeli, je osnovni različici Mazde2 ne najdemo med serijsko opremo. »

Mazdi so med prvimi došli, da majhen mestni avtomobil in enoprostorska zasnova ne gresta skupaj. Poskusili so in se opekli, zato tega verjetno ne bodo več ponovili. A to še ni vse. Še nekaj so ugotovili prej kot večina evropskih proizvajalcev – da je bistvo mestnega avtomobila v majhnih zunanjih merah ter okretnosti, in ne v udobju. Nova Mazda2 že na pogled ni tako velika, resna in limuzinsko udobna kot njeni evropski tekmeci, toda vsega tega pri njej ne boste pogrešali, saj v sebi skriva igrivost.

Dober recept za to, kakšen mora biti simpatičen mestni avtomobil (ček), poznajo pri Mazdi že vrsto let. Se spomnite Mazde 121? Pa ne tistega modela, ki so ga kasneje izdelovali pri Kii pod imenom Pride. Mislimo na njegovega naslednika, ki se ga je zaradi reklamnih sporočil hitro prijel vzdevek Big little fellow. Limuzinske linije, kupolasta oblika in platnena streha, ki jo je bilo mogoče dobiti za doplačilo, so pri kupcih sprožile dovolj močna čustva, da so začeli posegati po njem. Verjemite, kaj takšnega se lahko zgodi tudi novi Mazdi2.

Zaradi svoje zasnove je dovolj sodobna, da bo preživela težke čase, ki se nam obetajo v bližnji prihodnosti. Najmanjša Mazda namreč ni le manjša od večine svojih tekmecev, ampak tudi veliko lažja. Zaradi premišljene konstrukcije in izbire materialov tehta osnovni model le dobro tona (1.030 kg), najtežji pa komaj 25 kg več. In verjemite, manjša teža se pozna tudi pri poskočnosti, okretnosti in porabi goriva. Ampak o tem kasneje.

“Oblikovalcem je kljub kompaktnim zunanjim meram ter dinamični in igrivi obliki uspelo zadaj vrniti še par stranskih vrat, ki jih morda sploh ne boste opazili, tako nemoteča so.”



Mazda2 1.3i (63 kW) TE Pro

V dolžino meri Mazda2 okroglih 390 cm, kar pomeni, da se postavlja vtrc s Fordovo Fiesta (392,5 cm), Toyotinim Yarisom (380 cm) in Nissanovo Micro (371 cm). Novi Clio, Fiat Grande Punto in Peugeot 207 – papa. Mazda2 ostaja to, zaradi česar je prišla na svet – torej mestni avtomobilček, in ne avtomobil, ki se hoče vrniti v razred družinskih kombilimuzin. Ker je oblikovalcem kljub majhnim zunanjim meram in dinamični ter igrivi obliki uspelo zadaj vrniti še par stranskih vrat, ki pa jih verjetno sploh ne boste opazili – ja, tako nemoteča so –, lahko brez zadržkov rečemo, da glede uporabnosti prav v ničemer ne zaostaja za preostalimi modeli.

Da ugotovite, da o igrivosti pri snovanju tega avtomobila niso samo razmišljali, ampak so se ji resno posvetili, je dovolj, da odprete vrata. Znotraj vladajo v glavnem okrogline. To velja za skoraj vse, kar uzrete oziroma otipate: za nadstrešek armaturne plošče, zračnike, vrtljive gume za uravnavanje prezračevanja, glavo prestavne ročice, okvir zaslona avdio-



sistema, gumb za uravnavanje glasnosti in seveda za volanski obroč, držalo za pijačo na sredinskem grebenu in ne nazadnje za merilnike. Simpatično, vendar z eno pomanjkljivostjo. Ob vsem zanosu, s katerim so se lotili oblikovanja

notranjosti, so pozabili na informacije. Danes, v času informacijske tehnologije, si življenja brez njih skoraj ne znamo predstavljati. Da ni merilnika za temperaturo hladilne tekočine in namesto njega to delo opravlja modra opozorilna lučka, še nekako gre. Ni pa v redu, da ni





A bodimo odkriti in se raje vprašajmo, ali je pri Mazdi2 sploh pošteno razmišljati o tem, koliko lahko prepelje. Danes nam trgovci že

nič nenavadnega. Povsem običajen motorček s sredine ponudbe in klasičen ročni petstopenjski menjalnik.

Za užitke se je treba zahvaliti celotnemu paketu. Platišča so 15-palčna s pnevmatikami Toyo 185/55 R 15. Nič posebnega torej, toda podvozje je nastavljeno tako, da vas v vsakem ovinku zamika, da bi se skozenj zapeljali nekoliko hitreje. Po tem kličejo tudi trikrak obroč, volanski servomehanizem z 2,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke in dobre povratne informacije, ki vam jih nudi. Prestavna ročica je vpeta višje kot pri večini tekmecev. Nekako tako, kot smo vajeni pri enoprostorcih; torej je ves čas pri roki. Zaradi posrečeno hitrega in natančnega menjalnika z ne predolgimi gibi ročice pogosto poseganje po njej ni nadležno. To pa sploh ni potrebno, če vam ni do dinamične vožnje. 1,3-litrski štirivaljni je zaradi tehnologije sekvenčnih odpiranj ventilov v nizkih vrtljajih dovolj prožen in v visokih dovolj močan, da je njegovo delovno območje dovolj široko. Pravzaprav lahko rečemo, da so zmogljivosti (tudi zaradi majhne mase avtomobila) tako dobre, da vas želja po močnejšem agregatu sploh ne prešine. Pa čeprav obstaja. Ta motorček mu povsem ustreza, zna biti varčen, ko je to potrebno, in dovolj poskočen, ko si zaželite živahnejše vožnje. Priznam pa, da se ne bom prav nič čudil, če bo v prihodnjih letih na trg zapeljala tudi različica MPS. Za tako dobro osnovo, kot se skriva pod simpatično obliko Mazde2, se res ne spodobi, da je v vrhu ponudbe le en motor, ki prestopi mejo 100 'konjskih' moči. Pa še temu to le komaj uspeva.

Vrnimo se nazaj k vsakdanji uporabi Mazde2, in da vas ne bo begalo, razjasnimo naslov Dva za štiri. Če boste pogledali v prometno dovoljenje, boste videli, da to ne drži. Mazda2 je registrirana za pet oseb. Vendar če se hočete imeti lepo in ostati veseli, vam svetujem, da ste v notranjosti vseeno le štirje potniki. ◀◀

ob vsakem nekoliko večjem nakupu ponujajo brezplačne prevoze izdelkov na dom. Zakaj bi torej obremenjevali avtomobil – če je že nujno in je treba nekako preživeti aktiven konec tedna, imamo že vrsto let na voljo strešne prtljažnike. Tudi v obliki kovčkov. Predvsem pa, Mazda2 ni dostavni avto, na svet je prišla namreč zato, da prevažata vas in člane vaše družine oziroma prijatelje ter da pri tem skrbi za čim več veselja. Veselja? Ja, prav ste prebrali. Tako kot sem užival s to Mazdo, že dolgo nisem s kakšnim podobnim avtomobilom. Da pa ne bo pomote – pod njenim pokrovom se ni skrivalo prav

klasičnega merilnika količine goriva v posodi oziroma da to na zaslonu prikazujejo črno obarvane točke iz tekočih kristalov. Kako polna oziroma prazna je v resnici posoda za gorivo, si ne boste nikoli povsem na jasnem. Prav tako ni v redu, da sta prikazovalnik zunanje temperature in potovalni računalnik na voljo šele s paketom opreme TE Plus, ki ga najdemo tik pod vrhom. Lepo prosim, dragi gospodje pri Mazdi, te nezahtevne naprave danes res niso več tako drage, da jih v svoj najmanjši model ne bi mogli vgrajevati bolj množično. (Pre)majhen, da bi lahko bil uporaben, se zdi tudi zaslon avdiosistema. A naj vas pomirim: če se, ko se usedete v to Mazdo, posvetite počutju, vam te stvari ne bodo grenile življenja. Kljub kompaktnim znanjem meram se spredaj sedi dobro. To velja tudi za zadnjo klop, če nanjo odskakljata dva do deset ali 12 let stara otroka. Še najmanjši se v zdi prtljažnik, ki je sicer globok in recimo temu pravih oblik, toda zaradi 250 litrov prostornine od njega ne smete pričakovati preveč. Več prostora za prtljago nastane, ko potnikov zadaj ni in je mogoče klop podreti (60 : 40) in zložiti. Vseeno pa tudi v tem primeru čudežev ne smete pričakovati. Prostor sicer naraste, ni pa posebno dolg in nima ravnega dna, kar je po svoje razumljivo – če hočemo večji osnovni prtljažnik, mora biti ta poglobljen, to pa pomeni slovo od ravnega dna.

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:
Kovinska barva 360

Tabela konkurence					
MODEL	Mazda2	Toyota Yaris	Ford Fiesta	Nissan Micra	
	1.3i (55 kW) CE	1.0 VVT-i Terra	1.3i (51 kW) Comfort	1.2 (48 kW) Visia	
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	3-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	
gibna prostornina (cm³)	1.349	998	1.124	1.240	
največja moč (kW/KM pri 1/min)	55/75 pri 6.000	51/69 pri 6.000	51/70 pri 5.600	48/65 pri 5.200	
največji navor (Nm pri 1/min)	121 pri 3.500	93 pri 3.600	106 pri 2.600	110 pri 3.600	
dolžina × širina × višina (mm)	3.900 × 1.695 × 1.475	3.750 × 1.695 × 1.530	3.925 × 1.680 × 1.460	3.715 × 1.660 × 1.540	
največja hitrost (km/h)	168	155	160	154	
pospešek 0–100 km/h (s)	14,0	15,7	17,3	16,3	
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,9/4,6/5,4	6,3/4,9/5,4	8,1/4,9/6,1	7,4/5,1/5,9	
cena osnovnega modela (v evrih)	9.990	10.020	9.757	9.690	

Tehnični podatki

CENA: (MMS d. o. o.)
1.3i (55 kW) CE: 9.990 EUR
1.3i (63 kW) TE Pro: 13.190 EUR
Testno vozilo: 13.550 EUR

Moč: 63 kW (86 KM)
Pospešek: 12,6 s
Največja hitrost: 174 km/h
Povpr. poraba: 7,6 l/100 km

Garancija:
(3 leta ali 100.000 km splošne garancije,
10 let mobilne garancije, 3 leta garancije na lak,
12 let garancije za pranje.)

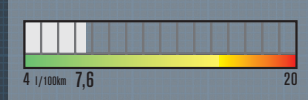
Predvideni redni servisi:
Menjava olja na 20.000 km ali 1 leto
Sistematični pregled na 20.000 km ali 1 leto

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):			
redni servisi, delo, material:	uvoznik ni priskrbel podatka	obvezno zavarovanje (2):	2.165
gorivo	8.048	kasko zavarovanje (2):	1.605
gume (1):	864		
izguba vrednosti po 5 letih:	6.097	Skupaj:	ni podatka
		Strošek za prevoženi km:	ni podatka

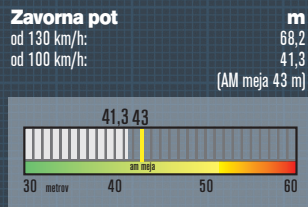
(1) – upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) – predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE
(T=10 °C / pr. 940 mbar / rel. vl. 59 % / Gume: Toyo R32 185/55/R15 V / Stanje blazov: 2.922 km)
Vozne lastnosti
Pospeški
0–100 km/h: 12,6
402 m z mesta: 18,4
(121 km/h)
1.000 m z mesta: 34,0
(149 km/h)
Prožnost
50–90 km/h (IV.): 14,2
80–120 km/h (V.): 24,1
Največja hitrost
174 km/h
(V. prestava)
Poraba goriva
najmanjše povprečje 6,8
največje povprečje 8,2
skupno testno povprečje 7,6



Trušč v notranjosti				dB
Prestava	III.	IV.	V.	
50 km/h	42	40	40	
90 km/h	54	52	50	
130 km/h	64	62	60	
Prosti tek	35			



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

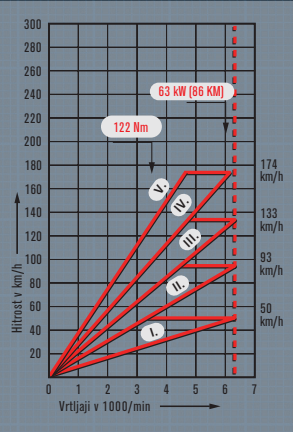
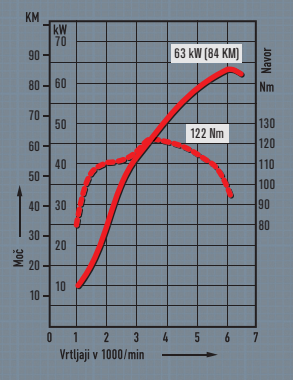


DIAGRAM MOTORJA:

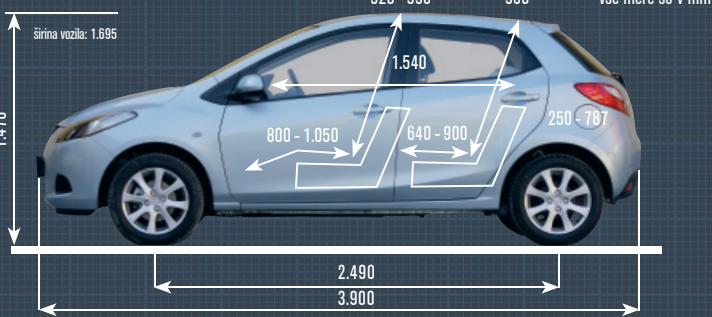


UŽITEK V VOŽNJI:

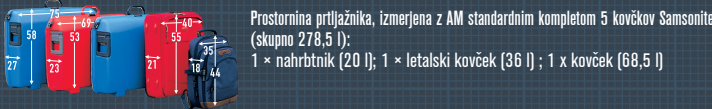
☺☺☺☺☺
Kot sem napisal v testu – tako zelo kot s to Mazdico že dolgo nisem užival z nobenim podobnim avtomobilom.

I Mazda2 1.3i (63 kW) TE Pro

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.695 mm – kolotek spredaj 1.475 mm – zadaj 1.465 mm – rajdni krog 9,8 m.
Notranje mere: širina spredaj 1.450 mm, zadaj 1.400 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 480 mm – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 43 l.



Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina – pritrdišča ISOFIX – ABS – servo volan – električno nastavljeni vzvratni ogledali – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice – po višini nastavljen volanski obroč – po višini nastavljen voznikov sedež – deljiva zadnja klop.

Ocena

Zunanost (15)	14	Večina v redakciji se strinja, da je Mazda2 trenutno eden bolj simpatičnih avtomobilčkov. Je sicer manjša od sodobnih tekmecev, a se zaradi tega potniki ne počutijo prav nič bolj utesnjeno.
Notranjost (140)	109	
Motor, menjalnik (40)	37	Motor nima velike prostornine, toda zaradi majhne mase povsem izpolnjuje zahteve.
Vozne lastnosti (95)	85	Vozne lastnosti so brez dvoma eden večjih adutov. Če uživajte v vožnji, potem je to pravi avto za vas.
Zmogljivosti (35)	24	Za volanskim obročem se zdi, da so zmogljivosti boljše, kot so pokazale meritve. Ni kaj, pohvalno!
Varnost (45)	35	Nekaj pripomb k opremljenosti imamo, vendar ne glede na varnost. TE Pro ima tudi DSC.
Gospodarnost (50)	40	Skromna poraba, sprejemljiva osnovna cena, odlična garancija in simpatična oblika ... Paket nikakor ni slab.

Skupaj 344
Najbolj zanimivo je, da ta Mazdica ni samo oblikovno igriva, saj lahko njeno igrivost opazite tudi, ko se usedete vanjo in se odpeljete. Mehanski sklop je odličen, notranjost pa simpatična, zato si le zapomnite njeno ime. Res je, da je manjša od sodobnih tekmecev, ampak prav v tem njen čar. Mazda2 je mestni avto, in to tudi dokazuje.

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

Hvalimo in grajamo

- ▲ zunanja oblika
- ▲ veliki vzvratni ogledali
- ▲ lahka gradnja
- ▲ poskočen motorček
- ▲ volanski mehanizem
- ▲ lega na cesti
- ▲ položaj prestavne ročice
- ▲ igriv značaj
- ▲ DSC je vključen v opremo
- ▼ majhen zaslon avdiosistema
- ▼ berljivost merilnikov (gorivo)
- ▼ potovalni računalnik je vključen le v najdražja paketa opreme
- ▼ ni prikazovalnika zunanje temperature
- ▼ ob povečanem prtljažniku dno ne ostane ravno