

Veliki test Mazda2 1.4i GT



XX

Prijazno čistokrvno Ljubljancanko ali okolišanko srečaš menda samo še na tržnici. Po krajši bitki z varnostnikom nama je s fotografom uspelo malo Mazdo zapeljati med pomladansko cvetje in narediti nekaj fotografij. Gospa izza pulta je prijazno ponudila šopek rož.

Besedilo Vinko Kernc Foto Saša Kapetanovič, Vinko Kernc

Sodelovanje med Mazdo in Fordom nosi zdaj že kar brado, ampak tako tesnega sorodstva med avtomobili teh znamk še ni bilo. Vsaj ne med avtomobili z višjimi prodajnimi številkami. Zdaj Mazda2, ko se mimo pripelje (nova Fiesta, prijazno

pogleda za njo, le malce večjega Fusiona pa spoštljivo pozdravlja.

Jasno; večina tistega, kar je skrito očem, si delita, vključno z motorji. Ampak voznik, predvsem pa potniki, tega ne opazijo.

Mazda2 je uradno naslednica modela Demio (in ji je zelo od da-

leč tudi še vedno malce podobna) in je uradno tudi avtomobil nižjega razreda, torej tistega, kjer v Sloveniji vlada Clio. Toda mersko (zunaj in znotraj) sili opazno stran od preostale konkurence in se skorajda dotika (nekaterih manjših predstavnikov) spodnjega srednjega razreda.

Skoraj štiri metre skupne dolžine Dvojke in prostorsko ugodna (sicer pa danes vsakdanja) namestitve pogojskega sklopa (motor in menjalnik nameščena pred prednjo premo prečno) sta glavna vzroka, da je občutek prostornosti v tem avtomobilu ►►



» zelo dober. Ne glede na to, kam sedete, je okrog veliko zračnosti. Na zadnji klopi sicer še vedno ni širinskega prostorskega čudeža, saj se trije odrasli malce drenjajo, je pa tam vseeno dovolj prostora tudi za glave višjeraslih, bolj košarkaških mož. In žena.

Brez dvoma je prostor prvi adut te Mazde. Še prtljžnik je z osnovnimi 335 litri dokaj pravokotnih oblik blizu večjim avtomobilom (resda pa nima dodatnih predalov ali kljuk), poleg tretjinsko deljive celotne zadnje klopi pa lahko preklopite tudi naslonjalo sovoznikovega sedeža in s tem pridobite približno dva metra dolg prostor, namenjen prtljagi.

Toliko o uporabnosti prostora. Med vožnjo sicer utegnete pogrešati žep na sovoznikovem sedežu (voznikov ga ima), dolgotrajne plastike se zdi na nekaterih delih preveč (notranost vrat) in sicer številni notranji predali niso podloženi s tkanino, tako da njihova vsebina (ključi ...) pov-

zročajo kar nekaj neprijetnega zvoka v ovinkih. Je pa nastavitvi naklona naslonjala namenjeno veliko in praktično kolo, sedeži sami pa so prijetno neutrujajoče trdi. A spet: z nekaj premalo bočnega oprijema, še posebej v različici z oznako GT.

Ta naj bi pomenila nekaj več športnosti in v resnici je volanski obroč zelo dober (in športno blizu vozniku), skupaj z velikimi, berljivimi in srebrno obrobjenimi merilniki pa vzbujajo nekaj več športnosti. Toda če hoče biti Mazda2 bližje avtomobilom spodnjega srednjega razreda (kot nakazuje s svojimi zunanji merami), bi pričakovali še ključavnico za vsaj en notranji predal, potovalni računalnik, podatek o zunanji temperaturi in nastavev v ledvenem delu sedežev. Se pa zato oddolži z zelo dobrimi na- in obvolanskimi stikali, z zelo dobrim položajem za volanom (čeprav je ta nastavljen le po višini), z dobro nastavljenostjo

Drugo mnenje

Matevž Korošec Avtomobilček je simpatičen, ni kaj. V svoji notranjosti še celo mnogo bolj, kot to lahko opazijo mimoidoči. Ampak zakaj tega ne zagotavlja tudi motor? Od oznake GT bi vendarle pričakoval več, pa čeprav je res, da bodo po Mazdi2 posegali predvsem tisti, ki iščejo uporabno velik mestni avtomobilček.



Peter Humar Mazdini inženirji so imeli pri razvoju Dvojke roke bolj zvezane kot pri razvoju Šestke. Kljub tehnični enakosti s Fordovo Fiesto in Fusionom pa mi je Mazda2 oblikovno in s stališča uporabnika bolj všeč kot oba njena bratranca. Motita le šibek motorček in pri modelu 1.4i GT visoka cena.



Dušan Lukič Dobro jih skriva, teh 80 konjskih moči, kolikor jih premore 1,4-litrski motor. Ampak za vsakdanjo uporabo v mestu in okolici je konjev dovolj - le na avtocesti je dvojka s tem motorjem nekoliko anemična. Škoda, saj je Mazda2 sicer odličen avto. Razveselijo barve in oblike notranjosti, sistem zlaganja zadnjih sedežev pa je napaka, ki jo je težko razumeti in odpustiti.



Aljoša Mrak Na prvi pogled je prikupno oblikovan avtomobil, ki (hvala bogu) sledi smernicam večje Mazde6. Tudi prostora v notranjosti je dovolj, da ga bo marsikateri povprečen Slovenec izbral za edini avtomobil. Le cena in anemičen motor me nista prepričala.





Mazda2, če se je približujete od spredaj, veselo in prijazno gleda, tudi od zadaj jo boste zlahka prepoznali, nasploh pa vznbuja simpatije.

in učinkovitostjo ročne klimatske naprave, s številnimi mesti (trije zaprti predali in dve polički na armaturni plošči) za drobnarije in - spet za bolj športen občutek - nekaj imitacije titana okrog voznika in sovoznika.

Mazda2, če se ji približujete od spredaj, veselo in prijazno gleda, tudi od zadaj jo boste zlahka prepoznali, nasploh pa vznbuja simpatije. Z značilno maso pred hladilnikom motorja si ne dovoli zmede glede porekla, dva vzdolžna strešna nosilca, ki sta po celotni dolžini ob strehi (torej brez špranje) pa sta nekako na poti med zaokrožanjem zunanje podobe in dodatno (prtljažno) uporabnostjo. Zunaj bi ji pravzaprav lahko zamerili le pokrovček posode za gorivo, »nad katerega« je treba vedno s ključem, ampak pri Fordu (ja, prav

ste prebrali, to je dediščina Fieste in Fusiona) imajo za to svoje razloge. Zaupajte jim.

Pri sami pogonski mehaniki zaenkrat ni veliko izbirati. Preden bo na voljo (turbo)dizel, boste lahko izbirali med tremi bencinskimi motorji in tale v testni Mazda2 je bil ravno v sredini, tako po zmogljivostih kot po prostornini. Štirivaljni streže z dovolj navora, da je Dvojka v mestu živahna in uporabna, saj je za bencinski stroj s 16-ventilsko tehniko od 1500 do 3000 vrtljajev presenetljivo poskočen. V tem intervalu boste zadovoljni tudi s porabo; približno sedem litrov in pol bencina boste potrošili na 100 kilometrov. Toda davke je treba nekje plačati. Nad 3500 vrtljaji v minuti je motor namreč (spet - za takšno gradnjo - presenetljivo) bistveno manj isker, kot bi pričakovali. Zavrti se

sicer prek 6000 vrtljajev v minuti (elektronika muke prekine pri znamki 6500), a postaja vse bolj glasen in ne daje občutka, da se vrti rad. Če ga boste vseeno gnali, se pripravite tudi na 12 litrov bencina za 100 kilometrov. V dveh besedah: ni športnik.

Malce »krivde« pri tem pade tudi na diferencial, ki je dokaj dolgo izračunan, to pa pomeni, da je celoten pogon naravnana na zmerno vožnjo, misleč na motorne vrtljaje. Zato je tale Mazda prijazno tiha in lepo prede pri podeželskem križarjenju z 80 ali 90 kilometri na uro, pa tudi avtocestnih 130 je še lepo v mejah znosnosti. Če pa nekaj večji trušč in pogostejše polnjenje goriva niso ovira, si lahko z Dvojko privoščite tudi živahnejšo vožnjo. Podvozje je namreč, čeprav le s poltogo zadnjjo premo, lepo uglašeno s težo

ter merami avtomobila in takšno zmoro precej več, kot iztisnete iz motorja. Avtomobil lepo sledi ukazom z volana in tudi pri naglem odvzemanju plina v (pre)hitrem ovinku bo zadek le nežno in rahlo oddrsnil navzven. Ravno toliko, kolikor boste potrebovali. Pri takšni vožnji bo dobrodošla še ena lepa lastnost: odlična komunikacija z menjalnikom. Ročica je namreč čvrsto vpeta, njeni gibi pa so kratki in natančni. Noben tip voznika se ne bo pritoževal nad njo.

Res je; do tistega, na kar namiguje kratica GT, je še daleč. Ampak ta GT je namenjen bolj očem, se pravi, da ponudi (med drugim) ulita platišča in prednje meglenke, in če vzamete Mazda2 v celem kot velik majhen avtomobil, vas utegne prepričati. Pa še drugačni boste z njo. Z rožami ali brez njih. ■

KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	
Kovinska barva	82.600
Predvajalnik MP3	80.000
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	43.800
Prednja meglenka	33.600
Prednji odbijač	57.100
Okrasna maska	16.200
Prednja šipa	78.200
Znak	12.000
Prednji blatnik	35.700
Zadnji odbijač	58.600
Zunanje ogledalo	28.800
Lahko platišče	24.300

Tabela konkurence	Mazda2	Ford Fusion	Honda Jazz	Peugeot 206 SW
Model	Mazda2 1.4i GT	Ford Fusion 1.4 16V Ambiente	Honda Jazz 1.4i DSi	Peugeot 206 SW 1.4 X-Line
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1388	1388	1339	1361
največja moč (kW/KM pri 1/min)	59/80 pri 5700	58/79 pri 5700	61/83 pri 5700	55/75 pri 5500
največji navor (Nm pri 1/min)	124 pri 3500	124 pri 3500	119 pri 2800	120 pri 2800
dolžina × širina × višina (mm)	3925 × 1680 × 1545	4020 × 1721 × 1528	3830 × 1675 × 1525	4028 × 1652 × 1460
največja hitrost (km/h)	164	163	170	173
pospešek 0-100 km/h (s)	13,9	13,7	12,0	14,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,7/5,3/6,5	8,5/5,3/6,5	6,7/4,8/5,5	8,5/5,2/6,4
cena osnovnega modela (SIT)	3.327.600	2.600.128	2.990.000	2.389.000

Mazda2 1.4i GT



CENA: [MMS]
OSNOVNI MODEL: 3.327.600 SIT
TESTNO VOZILO: 3.490.200 SIT
Moč: 59 kW (80 KM)
Pospešek: 13,6 s
Največja hitrost: 164 km/h
Povpr. poraba: 9,1 l/100 km

Garancija:
3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 3 leta garancije za lak, 12 let garancije za prerjavne, 10 let mobilne garancije MES
Predvideni redni servisi:
menjava olja na 20.000 km
sistematični pregled na 20.000 km

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	95.040	obvezno zavarovanje (1):	343.000
material:	100.930	kasko zavarovanje (1):	522.000
gorivo:	1.673.490		
gume (2):	369.040	Skupaj:	5.233.500
izguba vrednosti po 3 letih:	2.130.000	Strošek za prevoženi km:	52,3 SIT/km

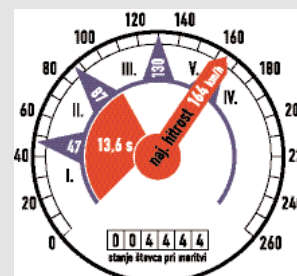
(1) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih
(2) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-80 km/h:	8,8
0-100 km/h:	13,6
0-120 km/h:	20,3
0-140 km/h:	31,2
0-160 km/h:	35,4
1000 m z mesta:	(144 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	16,1
80-120 km/h (V.):	28,0

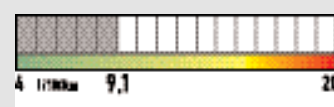
Zmogljivosti:



Največja hitrost 164 km/h (V. prestava)

Poraba goriva l/100 km

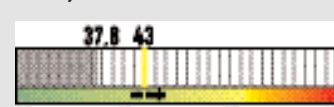
najmanjše povprečje	6,9
največje povprečje	12,1
skupno testno povprečje	9,1



Trušč v notranjosti dB

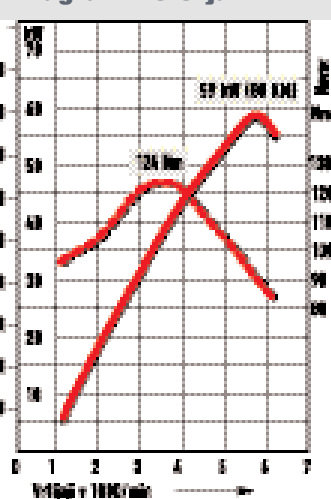
PPrestava	III.	IV.	V.
50 km/h	61	60	59
90 km/h	66	64	64
130 km/h	72	69	68
Prosti tek			40

Zavorna pot od 100 km/h: 37,8 (AM meja 43 m)



Napake med testom
brez napak

Diagram motorja:



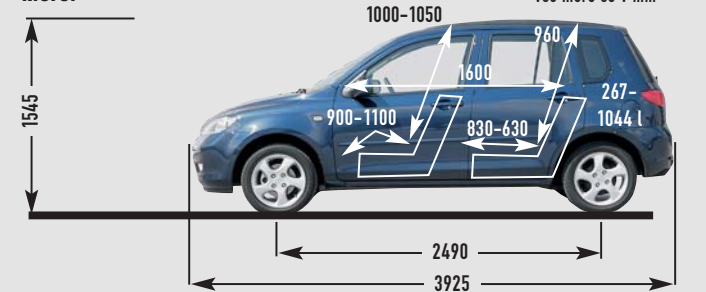
Užitek v vožnji:

OK, počutiš se dobro, menjalnik in podvozje sta odlična. Počasno vijuganje po cesti je lahko. Ampak anemičnost motorja izniči siceršnji potencial avtomobila - za užitarje.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 76,0 × 76,5 mm - gibna prostornina 1388 cm³ - kompresija 11,0 : 1 - največja moč 59 kW (80 KM) pri 5700/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,5 m/s - specifična moč 42,5 kW/l (57,8 KM/l) - največji navor 124 Nm pri 3500/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - veččtočkovni vbrizg. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,583; II. 1,926; III. 1,281; IV. 0,951; V. 0,756 - vzvratna 3,620 - diferencial 4,059 - platišča 6J × 15 - gume 195/50 R 15 H. kotalni obseg 1,74 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,0 km/h. **Volan in obese:** kombiliumuzina - 5 vrat. 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki - zavore spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama, rajdni krog 10,1 m. **Mase:** prazno vozilo 1050 kg - dovoljena skupna masa 1495 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 164 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,9 s - poraba goriva (ECE) 8,7/5,3/6,5 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1680 mm - kolotek spredaj 1460 mm - zadaj 1445 mm.
Notranje mere: širina spredaj 1420 mm, zadaj 1400 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klopa 480 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 45 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L):
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l);
2 × kovček (68,5 l);

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS z EBD - servo volan - pet vzglavnikov - 5 tritočkovnih varnostnih pasov - električni pomik vseh stekel - klimatska naprava s filtrom zraka - ogrevani vzvratni ogledali - radijski sprejemnik - 6 zvočnikov - pritrilita mesta za otroške sedeže Isofix na zadnji klopi - v usnje obteženi volanski obroč - vzdolžna strešna nosilca - lahka platišča - pravo rezervno kolo - naslon za roke na zadnji klopi z držalom za pločevinke

ocena

Zunanost (15)	13	Prav prikupen in skladen videz ter značilno natančna izdelava - brez pripomb.
Notranost (140)	123	Nekaj materialov (vratne obloge) je preveč cenenih, zelo dobra dostopnost in notranja prostornost.
Motor, menjalnik (40)	25	Motorju manjka iskrosti, je pa lepo prožen v nižjih vrtljajih. Dolg menjalnik.
Vozne lastnosti (95)	71	Dobra voznost in volan, odlično pretikanje, a povečana občutljivost na bočni veter in zmerno povečano nagibanje v ovinkih.
Zmogljivosti (35)	17	Motor ima veliko dela z dobro tono mase avtomobila, kar se pozna pri pospeševanju in prožnosti. V celem (le) povprečno.
Varnost (45)	31	Zelo dober (aktivno pasivni) varnostni paket, a le povprečne zavore pri močnem zaviranju.
Gospodarnost (50)	24	Ima odlično garancijo, a že pri rahlo živahnejši vožnji porabi preveč goriva. Tudi osnovna cena je visoka.

Skupaj 304
Prvi njen adut je (notranja) prostornost, takoj za njo prilagodljivost notranjosti in prijazen videz karoserije. Če bo šlo s ceno in če bodo ustrezale motorne zmogljivosti, je lahko Mazda2 1.4i dobra alternativa konkurenci.

OCENA avto magazin 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

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ volanski obroč, merilniki
- ▲ občutek prostornosti
- ▲ nastavljanje notranje klimatske naprave
- ▲ notranji predali, preklapljiv sovoznikov sedež
- ▲ obdelava prtljavnika
- ▲ obvolanska stikala
- ▼ notranja plastika
- ▼ pokrovček posode za gorivo samo s ključem
- ▼ glasen električni dvig šip
- ▼ brez predalov v prtljavniku
- ▼ le povprečne zmogljivosti
- ▼ manjka nekaj elementov opreme