



Nekoč je veljalo, da so 'hečbeki' za dinamičnejše in limuzine za bolj umirjene voznike. No, večina se tega 'pravila' še vedno drži, ne pa tudi Mazda.

► Kot da let, ko so sloveli izključno po svoji kakovosti, nikoli ne bi bilo. Mazda3 je vse prej kot dolgočasen avto. Upali bi si celo trditi, da med limuzinami v svojem razredu deluje najpogumnejše. Poglejte samo njen sprednji del, kako agresiven je, ali pa izdatno poudarjena prednja blatnika. Ah, kaj vam sploh razlagamo – sprednji del je vendar takšen kot pri 'hečbeku'. Raje se sprehodimo k zadku. Ta šele odseva pravi karakter. Oblikovalcem je uspelo odlično delo. Zadnji del strešne linije so potegnili dovolj daleč nazaj, da limuzina v primerjavi s petvratno različico ni izgubila prav nič dinamičnosti. To so še poudarili s sodobnimi lučmi, globoko zažrtimi v zadnja blatnika, z diskretnim spojlerjem, ki ga tvori prtljažni pokrov, s poudarjenima bokoma in črnim spodnjim delom odbijača, iz katerega zeva izpušna cev, in zgodba je uspela. Pa s tem izvirnost še ni rekla zadnje. Če boste hoteli odpreti pokrov prtljažnika in ne boste imeli pri roki ključa, se boste krepko namučili, preden boste našli gumb. Verjetno ga

sploh ne boste in se boste sprijaznili s tem, da ga pač nima, tako kot nekateri predstavniki avtomobilskega sveta. Pa ni res, gumb je, le diskretno je skrit v tretjo zavorno luč.

Razlog, zakaj se boste raje odločili za 'hečbek', in ne za limuzino, je na koncu lahko le en – uporabnejši prtljažnik. To drži. Res pa je, da vam v osnovni limuzina ponudi več prtljažnega prostora, in to kar za 90 litrov (430 l), ki je, prav tako kot pri petvratni različici, zaradi deljive in zložljive zadnje klopi tudi povečljiv, kadar je potrebno. Toda odprti na steni, ki loči prtljažni del od potniškega, je precej plitka, višino prtljažnika določa pokrov, poleg tega pa je končna obdelava še manj prepričljiva kot pri Mazdi3 Sport. Dobite pa, kot smo že omenili, 90 litrov več, in tega ne gre pozabiti.

Vse drugo je povsem enako kot pri Sportu. Armatura plošča je nova in sveža. Zahtevnejši bodo sicer pogrešali kakšen kos, izdelan iz žlahtnejših materialov, kot jih srečate, ampak to, bodimo odkriti, ni

besedilo: Matevž Korošec • foto: Aleš Pavletič



moteče. Potnika spredaj sedita odlično. Za oceno vrhunsko bi se moral voznikov sedež spustiti še za kakšen centimeter nižje in volanski obroč priti bližje vozniku. Zada bo za dva odrasla potnika prostora povsem dovolj. Zato pa lahko oceno vrhunsko brez pomisleka podelimo menjalniku (čeprav je le petstopenjski) in zavoram (na naših meritvah smo se s 100 km/h ustavili v spoštljivo kratkih 37,4 metra), če niste preveč zahtevni, pa vas lahko navduši tudi volanski obroč. Ta

“Če boste hoteli odpreti pokrov prtljažnika in ne boste imeli pri roki ključa, se boste krepko namučili, preden boste našli gumb.”

res ni tako natančen kot na primer tisti v uživaškem roadsterju MX-5 in tudi ne tako komunikativen, toda z močjo, ki jo je testna Mazda skrivala v nosu, tega od njega tudi ne pričakujemo.

Motor z oznako 1.6 MZR je najosnovnejši agregat v ponudbi in obenem tudi eden od dveh bencinskih, ki sta vam na voljo. Na tistega, ki bo poganjal MPS-a, bo treba še malo počakati. Toda če iščete prijetno vozen avtomobilček, vas lahko 1.6 MZR prav prijetno navduši. Kljub relativno majhni delovni prostornini, ki mu 145 Nm navora zagotavlja šele pri 4.500 vrtljajih v minuti, se v spodnjem delovnem območju prav presenetljivo suvereno odziva na voznikove ukaze. V veliki meri zaradi dobro preračunanega menjalnika, malo pa tudi zaradi dokaj majhne mase vozila (1.170 kg), ki jo je uspelo doseči Mazdinim inženirjem. Da gre za osnoven agregat v ponudbi, zares ugotovite šele, ko povsem pohodite stopalko za plin. Sunki takrat niso takšni, kot jih zmore večji, 2,0-litrski motor, ali kateri od dizelskih agregatov, in v višjo prestavo je treba (gledano hitrostno) pretakniti nekoliko prej, vseeno pa je vožnja s to Mazdo, tudi ko ste na avtocesti, še vedno prijetna. Pri 130 km/h v peti prestavi se kazalec na merilniku vrtljajev ustavi pri številki 3.700, trušč v potniškem prostoru pa je povsem znosen.

Se vam zdi, da velikost oziroma na drugi strani uporabnost prtljažnika vseeno nista edini stvari, ki bi odločali med nakupom Mazda3 ali Mazde3 Sport? Naj vam prišepnemo nekaj: razlik med njima ni, kar so pokazale tudi naše meritve. ►

Mazda3 1.6i TX Plus

Cena osnovnega modela: 20.190 EUR
Cena testnega vozila: 20.540 EUR

NAŠE MERITVE

T = 22 °C / p = 1.180 mbar / rel. vl. = 33 % / Stanje kilometrskega števca: 4.911 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 12,5 s
402 m z mesta: 18,5 s (123 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV): 17,4 s
80–120 km/h (V): 22,4 s

NAJVEČJA HITROST

184 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 37,4 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – gibna prostornina 1.596 cm³
– največja moč 77 kW (105 KM) pri 6.000/min – največji navor 145 Nm pri 4.000/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – gume 205/50 R 17 W (Toyo Proxes R32).
Mase: prazno vozilo 1.170 kg – dovoljena skupna masa 1.745 kg.
Mere: dolžina 4.580 mm – širina 1.755 mm – višina 1.470 mm – prtljažnik 430 l – posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 184 km/h – pospešek 0–100 km/h 12,2 s – poraba goriva (ECE) 8,3/5,2/6,3 l/100 km, izpust CO₂ 149 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor pri zmerni vožnji
- ▲ natančen menjalnik
- ▲ učinkovite zavore
- ▲ volanski obroč
- ▲ napredna oprema
- ▲ kakovost izdelave

- ▼ obdelava prtljažnika
- ▼ motorne zmogljivosti v zgornjem delovnem območju
- ▼ premalo žlahtnih materialov v notranjosti
- ▼ plitka odprtina med potniškim in prtljažnim delom

Končna ocena

Končno bodo zdaj potešeni tudi tisti, ki prisegajo na limuzine in hkrati dinamične oblike. Oblikovalcem Mazde3 je delo resnično odlično uspelo. Večji je v primerjavi s 'hečbekom' tudi prtljažnik, čeprav je po drugi strani manj uporaben. Toda to sta tudi edini pravi razliki med eno in drugo različico nove Mazde3. Celo na naših meritvah sta dosegli popolnoma enake rezultate.