



Rokavice, čevlji in majica

besedil: Aljoša Mrak • foto: Saša Kapetanovič

Ni treba biti modni fanatik, če bi radi peljali najmočnejšo Mazdo3. A če bi hoteli izkoristiti vse zmogljivosti, ki jih ponuja (v našem primeru strupeno rdeča) MPS, se prej premišljeno oblecite in obujte.

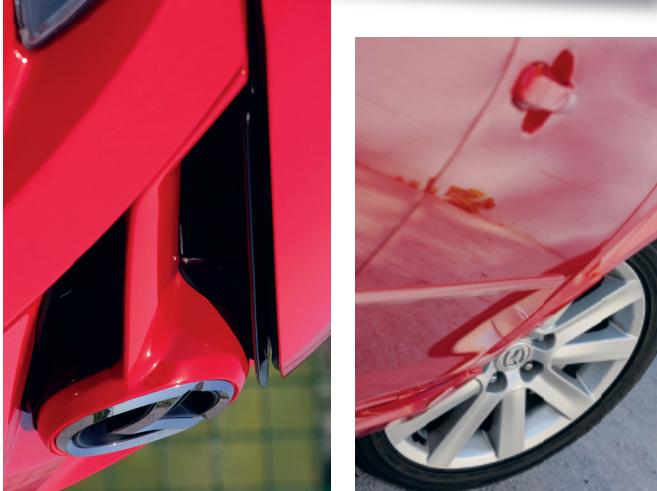
► Ko pri Mazdi3 MPS govorimo o oblačilih in obutvi, nimamo v mislih modnih zapovedi, še manj barvne usklajenosti, čeprav niti prvo niti drugo ni napacno. Ne, pri najmočnejši Mazdi govorimo bolj o uporabnosti, dobrem počutju in tem o učinkovitosti. Čevlji naj bodo ozki in tesno oprijeti po stopalih, saj imate lahko že z malce sišo poletno obutvijo (kaj žale z zimsko) težave zaradi aluminijastih stopalk. Stopalka za plin in zavoro, imete v prtižniku tanko poleten obutev, ko boste šli recimo na športni dan na bizarje dirkalisce. Rokavice naj bodo kar dirkaške, saj boste le tako lahko učinkovito držali volanski obroč, ko vam ga bo pri izhodih iz ovinkov hotelo vrati iz rok. Športen trikraki volan je sicer pravi cukrček, vendar pa pri potnem plju zahteva mocne roke,



ki po moško odločno krmnario rdeč izstrelk iz ovinka v ovinek. Pa še pot, ki se nabere v dlaneh, vas ne bo oviral pri iskanju visokih mej zdrsa, kijih ta avtomobil omogoča. Kaj pravite, kaj pa majčka? Ta naj bo kar navadna, bombažna, ko pa bo zaradi trdega dela postala popolnoma mokra, si jo preoblečte. In naj bo rdeča, da se ve, h kateremu izstrelku spadate, če že govorimo o modi ...

Se spominjate Mazde6 MPS? Pri predstavitvi je bila prava mala revolucija, nekatere so jo že postavljali ob bok Imprezi in Lanceiju, čeprav sta japonska tekmeca takoj imidžu kot po tehniki se vedno svetlobno pred njim. Je pa dovolj pomembljivo že dejstvo, da so nekateri sploh pomisili na tako hudo konkurenco. In ce sem odkrit, se še zdaj spominjam testa, ko je bil nas Vinko Kenc čisto navdušen nad tem avtomobilom, mettem ko sem se sam lahko letkal po glavi, da mi avtomobila takrat ni uspelo prezirkusti. Sem pa zato z veseljem zgrabil ključe (beri kartico) manjšega brata, ki je del tehnikе pobral pri zloglasni šestici. Mazd3 MPS je oblikovno zelo diskreten avtomobil, vendar pa je pri vožnji tako zmogljiv, divji in izzivan, da me je že po prvih kilometrih spominjal na Forda Focusa RS prejšnje generacije. Da, prav tistega, ki ima dvoletski turbomotor z 220 konji, prednji pogon in zaporo diferenciala. Gledate na to, da pri meni omenjeni Ford (še vedno) kotira zelo visoko, 'ključev' Mazde3 MPS nisem dal več iz rok!

Pod rdečo karoserijo se skriva izvrstna tehnička. Motor je 2,3-litarski štirivalnik in ima turbopuhalo, zato tistih 260 'konjev' ni presenetljivih. A če vam je tehniku vsaj malo blizu, potem veste, da je lahko tolkina moč na prednjih kolesih težavna. Nekoc je veljalo, da sta prednji pogon in noč 200 'konj' zgornja meja dobrega okusa, več kot to pa je pomenilo le še boj za obstanek



"Rokavice naj bodo dirkaške, saj boste lahko le tako učinkovito držali volanski obroč. Mazda konjušnica je strah in trepet. Pomišlite na GTI-ja, ki ima kar za okroglo četrtino manj moći..."

na cesti. Zaradi napredka pri podvozjih je ta meja sicer vsako leto postavljena malce višje, a kakorkolik že – Mazdina konjušnica je strah in trepet. Pomišlite na GTI-ja, ki ima kar četrtnino manj moći ... Že po prvih kilometrih sem jo vzljubil. Ker ima toliko navora, da bi lahko sočasno prispel kar nekaj počitniških priklic in jih zapeljal čez Učko nazaj v Slovenijo, ker imam odlične zavore (za čez že omenjeno Učko navadil), ker ima hiter in zanesljiv šeststopenjski menjanjnik, ker se dobro sedi (pri notranjosti vsaj na odlične športne sedeže niso pozabili, če je že oblikovno pustila) in predvsem zato, ker ima zapor diferenciala. Da je tako veliko moč klobu vrhunskim gumam (podobne sta imela tudi Lancer in Impreza!), zapori diferenciala in vključenemu ESP-ju (ki ga je hvatala bogu mogoče izklopiti) vseeno težko spraviti na cestišče, dokazuje polno pospeševanje v drugi in tretji prestav, pri katerem hoče avtomobil na spoljskem ljubljanskem asfaltu po svoje. Ponavadi želi klobu zavitim kolosom naravnost, če pa je asfalt malce

nagnjen, pa proti najbljžji luknji ... Sicer se ESP kmalu zбудi in popravi voznišovo napako, vendar pa je takrat avtomobil že vsaj meter stran od idealne smeri, kar je lahko prav tisti meter preveč. Skratka: dobro je biti previden pri dodajjanju plina, sploti, ko je cestisce spolzko ali mokro. Po drugi strani lahko v krizisnih zlahka lenarite v treti prestav, saj bo motor suvereno pospeševal iz nizkih vrtilajev. V srednjem območju vrtilajev

nagnjen, pa proti najbljžji luknji ... Sicer se ESP

Mazda3 SP 2.3i MPS	
Cena osnovnega modela:	23.764 EUR
Cena testnega vozila:	24.146 EUR
NAŠE MERITVE	[T20 °C, 5,7pm, 120mbar / adi, 33 °C, 2000 revs, 11550 km]
POSPREŠEK	
0-100 km/h [V]:	6,6 s
400 m z mesta:	14,8 s
	[159 km/h]
1.000 m z mesta:	26,8 s
	[201 km/h]
PROŽNOST	
50-90 km/h [V]:	5,6
50-90 km/h [V]:	8,5
80-120 km/h [V]:	6,2
50-90 km/h [V]:	9,7
NAVEČJA HITROST	
	250 km/h
ZAVORNA POT	[V, prestanek]
od 100 km/h:	36,6 m [AM, mješ. 40 ml]
PORABA GORIVA	
Slagano testno pripomočje	14,0 l / 100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-vrtljni - 4-taktni - vrstni - turbobeninski - giba prostornina 2,26 cm ³ - napetja moč 191 kW / 260 KM pri 5.500/min - napetji motor 380 Nm pri 3.000/min.	
Prem: motor/pogonski prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjanjnik - gume 215/45 R 18 Y Bridgestone Potenza RE050A.	
Masa: prazno vozilo 1.410 kg - dovoljena skupna masa: 1.910 kg.	
Merje: dolžina 4.435 mm - širina 1.765 mm - višina 1.465 mm - prtljag: 2.900 - 1.230 l - nosilnost za gume: 551.	
Znogljivost: napetja hitrost 250 km/h - pospešek: 0-100 km/h 6,1 s - poraba gume [EF] 13 5/75/5/7 / 100 km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
► motor	
► šeststopenjski ročni menjanjnik	
► zapori diferenciala	
► lega	
► športna prednja sedeža, trikraki volan	
► cena	
► poraba guma	
► oblikovači pustost, predvsem v vrhnini	
► trpicne volane iz rok pripravljenih pospeševanjih	

Končna ocena

- zapori diferenciala
- lega
- športna prednja sedeža, trikraki volan
- cena
- poraba guma
- oblikovači pustost, predvsem v vrhnini
- trpicne volane iz rok pripravljenih pospeševanjih

zarohni, pri višjih vrtilajih, ko vse sodeležence

v prometu pustite daleč zadaj, pa slišite le glasno pihanje iz ogromne enojne izpušne cevi. Kljub trenutnim vrtiljem te Mazda3 MPS zvokočno zelo civiliziran avtomobil; mogoče pa bi si takrat, ko smo bolj športno nastrojeni, le začeleli malce žlahtitejšega zvoka izpod motornega pokrova. No, če veste, zakaj ste si kupili ta avtomobil, ga boste kdaj pa kdaj verjetno zapeljali tudi na dirkalische, kjer boste ob izklopljenem ESP-ju trdo garadili, a tudi hudočovo uživali. Volanski obroč je treba trdno držati, če hočete v zeleno smer, sicer vam – podobno kot pri dirkalnem avtomobilu na prednji pogon – pot določa zapora v diferencialu. Seveda omenjeni dodatek v prednjem diferencialu zahteva malce bolj odločene roke, se pa odkupi z učinkovitostjo (polno pospeševanje iz ovinkov), z boljšim časom (dirkalische) in predvsem z manjšo obrabo gum (ni dolgih črnih sledov zaradi vretja razbremenjene gume).

Mazda3 je oblikovno preveč diskretna, da bi

ne zadnje luči in zvočnike znamke Bose, ki so načeloma prava vaba za clandanašnjo mularijo. MPS je presenetljivo zmožljiv avtomobil z vrhunsko tehniko, nimra pa športnega imidža, zato ne bo prtegnila frajerjev, ki znajo voziti (ali si to le domislajo) in cenijo športnost ter se hkrati enačijo s svojimi dirkaškimi junaki. Najmočnejša Trojka pa je tudi predraga in preveč poznešna, da bi kdo zanj dal zadnje cekine, čeprav mu je všeč. Mazda3 je zato namenjena tistim, ki jim je vseeno, kaj govorijo ali mislijo drugi, saj vedo, kaj imajo spravljeno v garaži. In to jim je dovolj. A takih je na tem svetu bolj malo ...