

Tistega zimskega popoldneva



Dopoldne sem preživel na snegu, popoldne v najšibkejši Mazdi3. Zato jo imam v lepem spominu, saj verjetno veste, kako prijetno je po smučanju in pohajkovanju po snegu sesti v udoben in predvsem tople avtomobil. Uhhh, prija ...

Besedilo **Aljoša Mrak** Foto **Aleš Pavletič**

Toda dan se ni začel tako prijetno. Noč-no sneženje je Mazdo3 tako učinkovito prekrilo, da sem na parkirišču kar nekaj časa iskal »svoj« bel kupček, ki ga je bilo treba očistiti. Kot zanimivost naj povem, da se je sneg Mazde držal prav povsod, ne samo na motornem pokrovu in strehi. Boka sta namreč na sredini kar precej razširjena, če hočete izbočena, zato sta bila idealna polička za novozapadli sneg. Ko je bilo treba sneg pomesti z avtomobila, sta me ti izboklini motili, sicer pa je Mazda3 kar prikupno športno oblikovan avtomobil. Zato mu tega sploh ne štejem med slabe lastnosti!

Po jutranjem ritualu čiščenja (ki ga je bilo letos kar precej), smučanju oziroma po-

hajkovanju po prekrasnih planinah smo neobhodno potrebno pripomočke (beri gojzarje, smučke, pancerje, nahrbtnike ...) stlačili v prtljažnik, se skobacali na sedeže in prijetno utrujeni odpeljali. Čeprav polno naložena, je Mazda3 suvereno obvladovala zavito cesto, kar gre pripisati podvozju, ki si ga deli (ali ga še bo) skupaj s Fordom (naslednji Focus) in z Volvom (S40 - V50). Spredaj so namestili že kar klasični McPhersonovi vzmetni nogi, zadaj pa stavili na učinkovito večvodilno premo (tako imenovano Multilink), ki za razliko od poltoge zadnje preme (nova Astra) zavzame malce več prostora. A je zato vsaj na papirju naprednejša. Je mogoče zato prtljažnik velik, a prav nič globok? Verjetno,

saj ima po tovarniških podatkih Mazda3 300-litrski osnovni prtljažnik, recimo Renault Mégane 330, nova VW Golf in Opel Astra pa kar 350-litrskega.

Podvozje je prepričljivo požiralo neravne gorske ceste, zato lahko že zdaj napovemo, da bo naslednji Focus prav tako (ali še bolj) zabaven za športno vožnjo, kot je sedanj. Tisti, ki je od vseh najbolj trpel, pa je bil 1,4-litrski bencinski štirivaljnik, sicer najšibkejši motor v Mazdini ponudbi za ta model. Razvili so ga posebej za evropski trg, najdete pa ga le v kombilimuzini, saj ga v limuzinsko različico ne bodo vgrajevali. Blok motorja je aluminijast, šestnajstim ventilom pa ukazuje sistem S-VT (Sequential Valve Ti-

ming), ki čimbolj optimalno odpira ventile v odvisnosti od motornih vrtljajev in hitrosti zraka v sesalnem kolektorju. Za spodobno hitro vožnjo je 79 KM čisto dovolj, le pri prehitevanjih morate malce paziti, da si vzamete dovolj časa ali pa zaleta, da vas nasproti vozeči avtomobil ne preseneti na sredini prehitevanja dolgega tovarnjaka. Kot zanimivost naj povem, da stane različica z 1,6-litrskim motorjem in s primerljivo opremo slabih 200 tisoč dolarjev več kot tukaj opisana različica, kar pa niti ni veliko, če predpostavljamo, da vas potem razvaja z nekaj več moči (16 KM) in navora (145 namesto 124 Nm). Prepričan sem namreč, da bi isti voznik porabil celo manj goriva z moč-

nejšim motorjem, saj je bilo treba 1,4-litrsko različico kar priganjati, če si hotel učinkovito loviti prometne tokove v Sloveniji.

Toda vsi potniki, ki smo se počasi kobacali iz Mazde3, smo se strinjali: dober in lep avtomobil, s kupom opreme (vključno s 6 varnostnimi blazinami, samodejno klimatsko napravo, radiem s CD-predvajalnikom, štirikrat električno pomičnimi šipami ...), vendar z malce slabotnim motorjem. Z močnejšim motorjem bi bilo tudi udobje (beri manj glasnosti in predvsem več navora) na zavidljivi ravni pa še na smučišču bi bili kakšno minuto prej, saj je polno naložen komaj prisopihal do naših pobeljenih poljan. ■



CENA OSNOVNEGA MODELA: 3.687.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 3.748.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeski
0-100 km/h: 14,3 s
402 m z mesta: 19,2 s (115 km/h)
1000 m z mesta: 35,5 s (143 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (IV.): 15,6 s
80-120 km/h (V.): 22,3 s

Največja hitrost
168 km/h
(V. prestava)

Zavorna pot
od 100 km/h: 47,1 m (AM meja 40 m)

Poraba goriva
skupno testno povprečje 10,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1388 cm³ - največja moč 58 kW (79 KM) pri 5700/min - največji navor 124 Nm pri 3500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/65 R 15 (Goodyear Ultra Grip 6 M+S).

Mase: prazno vozilo 1155 kg - dovoljena skupna masa 1625 kg.

Mere: dolžina 4420 mm - širina 1755 mm - višina 1465 mm - prtljažnik 300-635 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 169 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,3 s - poraba goriva (ECE) 8,9/6,1/7,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ nizka drobnoprodajna cena
- ▲ bogata oprema
- ▲ prostornost v notranjosti
- ▲ menjalnik

- ▼ poraba goriva
- ▼ kratek sedalni del prednjih sedežev
- ▼ občasno prižiganje opozorilne lučke za izklopljeno varnostno blazino
- ▼ nizek prtljažnik