



Severnjaški tip

Ne bojte se, nimamo vas namena zavajati. Mazdine korenine ostajajo v deželi vzhajajočega sonca, in to velja tudi za tole Trojko. Da se v njej skriva severnjaški značaj, smo ugotovili, ko smo jo začeli podrobneje spoznavati.

► Se sprašujete, zakaj bi človek kupil avto z osnovnim motorjem v nosu in najbogatejšo opremo? Po svoje imate prav. Če pogledamo k Mazdi, je treba za takšno Trojko, kot je bila testna, odšteti 18.790 evrov. Za podoben denar si lahko omislite tudi Trojko z dizelskim motorjem v nosu, za katero boste odšteli 600 evrov manj, če ste zadovoljni z osnovnim paketom opreme (CE), ali pa 300 evrov več (19.090 evrov), če vam zadošča srednji (TE). In resnica je, da se boste tako z eno kot z drugo vozili varčneje, ceneje, in ko gre

Toliko o številkah na papirju, v praksi pa se je pokazalo, da tudi osnovni motorček, ki pije zelenega, suvereno obvladuje vsakodnevne zahteve v prometu. Zaradi tehnologije, vgrajene v svojem drobovju, ga delo v nižjem delovnem območju prav nič ne moti. Še več, zdi se, da se tam, čeprav številke govorijo drugače, počuti celo najbolje.

Če ste torej bolj umirjen tip voznika, ideja o nakupu takšne Trojke sploh ni tako napačna. Še zlasti ko pogledate v cenik in ugotovite, da je med primerljivima bencinskim in dizelskim motorjem za okroglih dva tisoč evrov razlike. To pa ni tako malo, kajne? Predvsem pa ta denar lahko porabite za druge vrste udobja. Na primer takšno, kot ga ponuja oprema TX, ki vam ga bodo sosedje v tako zasneženih dnevih, kot jih je prinesel letošnji januar, zagotovo zavidali.

No, nekaj je kljub temu treba priznati; tudi če boste posegli

po najosnovnejšem paketu (CE), v Trojki ne boste veliko pogrešali. Vanj so že serijsko vključeni tudi klimatska naprava, avdiosistem, vsi potrebni varnostni dodatki (vključno z DSC-jem) in kup drugih dobrot. Za resnično zimsko razvajanje pa bo treba stopiti višje, preskočiti opremo TE in poseči po TX-u. Tu za prijeten začetek polarnega jutra najprej poskrbijo ogrevana sprednja sedeža in ogrevano vetrobransko steklo, za prijetno pot do cilja tipalo za dež in tempomat, za varno parkiranje tipala na zadku, za lepši videz pa 17-palčna platišča. Testna Trojka

“Bluetooth je prijazen do uporabnika, le sogovornika se slabše sliši.”

za izkoriščanje navorske moči, tudi udobneje. Skoraj 100 Nm razlike v navoru (145 Nm : 240 Nm), ki ga bencinski motor doseže pri 4.000 in dizelski pri 1.750 vrtljajih v minuti, ni mogoče spregledati, pa čeprav sta si motorja tako po moči (77 kW : 80 kW) kot po prostornini (1598 cm³ : 1560 cm³) zelo podobna.

se je ob tem postavljala še s kovinsko barvo, alarmnim sistemom in napravo Bluetooth za prostoročno telefoniranje, zaradi česar se je njena cena ustavila tik pod 20 tisočaki (19.649 evrov). Naprava, ki omogoča varno telefoniranje med vožnjo, pa je sicer prijazna do uporabnika in cenovno zanimiva (299 evrov), a ima eno napako: govor tistega na drugi strani linije oddaja (pre)potiho, kar zaradi glasnega motorja v višjih vrtljajih postane še zlasti moteče pri večjih hitrostih.

Toda kot smo že omenili: če spadate v prvi krog kupcev te Mazde, se pravih tistih z nekoliko lažjo nogo, potem tega morda sploh ne boste opazili. ◀◀

Mazda3 Sport 1.6i TX

Cena osnovnega modela:	18.790 EUR
Cena testnega vozila:	19.649 EUR

NAŠE MERITVE

T = -8 °C / p = 899 mbar / rel. vl. = 70 % / Stanje kilometrskega števca: 14.420 km

POSPEŠKI

0–100 km/h:	11,3 s
402 m z mesta:	17,9 s (127 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV):	12,7 s
80–120 km/h (V):	18,2 s

NAJVEČJA HITROST

	184 km/h (V. prestava)
--	------------------------

ZAVORNA POT

od 100 km/h:	45,8 m (AM meja 40 m)
--------------	-----------------------

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	8,9 l/100 km
-------------------------	--------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.598 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 V (Goodyear Ultragrip Performance M+S).
Mase: prazno vozilo 1.180 kg - dovoljena skupna masa 1.770 kg.
Mere: dolžina 4.460 mm - širina 1.755 mm - višina 1.470 mm - prtljažnik 340–1.360 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmožljivosti: 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

- ▲ kakovostna izdelava
- ▲ bogata oprema
- ▲ voznost in lega na cesti
- ▲ motor pri zmerni vožnji
- ▲ natančen menjalnik
- ▲ volanski obroč
- ▼ trušč motorja pri višjih vrtljajih
- ▼ glasen ventilator prezračevalnega sistema
- ▼ pretih glas sogovornika z naprave Bluetooth
- ▼ gumb na zadnjih vratih (umazani prsti)
- ▼ prostornost na zadnji klopi

Končna ocena

Prav veliko Trojk z najosnovnejšim motorjem v nosu in najbogatejšim paketom opreme v notranjosti (okej, obstaja še TX Plus, ki je bogatejši) na cesti zelo verjetno ne boste videli. Že zato ne, ker je trend pri nas usmerjen v dizelske motorje. Toda če kljub temu razmišljate o nakupu Mazde, morda ne bo odveč še enkrat razmisliti, kam se bolj splača vložiti 2.000 evrov – v motor ali v udobje.