

Vmesni člen!



besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

Vsi znanstveniki, ki že od Darwina dalje mrzlično iščejo vmesni člen, gredo lahko na dopust ali počet kaj drugega. Mi smo ga našli.

► Samo pogledajte današnjo ponudbo avtomobilov. Poglejmo le tiste iz spodnjega srednjega razreda, da bo trditev jasna, pa tudi zato, ker je to v Evropi pač najbolj priljubljen družinski avtomobilski razred.

Poglejmo ponudbo: bogata! Pri nekaterih znamkah bolj, pri drugih manj, nekateri so izjemno skromni, pri nekaterih pa je ponudbe toliko, da se niti ne znajdeš več. A da povzamemo: povprečnim voznikom, ki jih je največ, ponujajo ogromno možnosti motorjev in pogonov, vse več pa je tudi različic, ki bi jih bili še pred kakimi desetimi leti veseli na najzahtevnejših dirkaških preizkušnjah.

A nekaj vmes je manjkalo ...

Verjetno ni avtomobila, za katerega ne

bi v oglasih in drugih reklamnih sporočilih zapisali, da je v neki točki športen. Uh ... Športnost je postal tako širok pojem, da manjka le še dlaka, pa bo športen tudi voziček Stephena Hawkinga. Na drugi strani so stroji, ki so že tako zmogljivi, da mora voznik skozi posebno šolo, da ne prekorači dovoljenih hitrosti. To se, če ste opazili, bere izrazito črno-belo.

Tale Mazda3 je siva, a v prenesenem pomenu besede in izključno v dobrem smislu. Je avtomobil privzdignjenih zmogljivosti in odličnega občutka za volanom, ki vabi k dinamični vožnji; najraje v ovinkih, a tudi na ravnih, recimo avtomobilskih cestah. Zvoka pogona (predvsem motorja) je nekaj več (glasnosti, seveda), a, zdi se, ravno prav in še nemoteče, sedenje in položaj za volanom pa sta zelo dobra in res mejita na dober športen občutek – čeprav tisti, ki tega ne iščejo, tega niti opazili ne bodo. In se zdi, da je tako prav. Okej, morda bo dinamike željan voznik tarnal nad tem, da volanski obroč v spodnji legi v precejšnji meri zakrije merilnike, a tako pač je.

Zakaj bi namreč sto voznikov razdelili v 99 povprečnih in enega 'divjaka'. Morda pa

je med 99 vozniki 25 takšnih, ki imajo avtomobil za družinske in/ali poslovne obveznosti, pa radi najdejo luknje, ko lahko nekoliko pritisnejo. Za Mazdo3 že vemo, da zna biti dobra družinska izbira: zaradi velikosti, zaradi dostopa, zaradi notranje prostornosti, zaradi prijetne in lahke vožnje, zaradi prilagodljivosti prtljažnika (res se zloži le naslonjalo, je pa potem nastalo dno povsem vodravno), navsezadnje pa tudi zaradi prikupne zunanosti.

In da ne bi bilo treba zapravljeti za MPS, a da bi kljub temu doživel kak lep vozni trenutek, si lahko kupec omisli takšen 2.0i. Ta motor je zelo živahen v spodnjih vrtljajih, kar pomaga tako pri lagodni kot pri športni vožnji. Zato je prijeten v mestu, ko ni treba pogosto pretikati v nižjo prestavo, da bi avtomobil urno potegnil z majhnih hitrosti. Pa tudi zavrti se rad vse do nežnega prekinjevalnika pri kakih 6.800 vrtljajih v minuti in šest prestav odlično vodljivega menjalnika je izračunanih nalašč za dinamičen značaj avtomobila. Pa zato niti ni pretirano žejen. Z odčitavanjem vrednosti potovalnega računalnika smo ocenili, da pri 100 kilometrih na uro porabi 6,8 litra na 100 kilometrov v čet-



“Je avtomobil privzdignjenih zmogljivosti in odličnega občutka za volanom, ki vabi k dinamični vožnji.”

ti prestavi, 6,4 v peti in 6,1 v šesti prestavi. Pri 160 kilometrih na uro porabi v četrti 12,8, v peti 11,4 in v šesti 9,8 litra na 100 kilometrov. Če ga vozite zmerno in znotraj omejitev, je povprečje pod 9 litri na 100 kilometrov zlahka dosegljivo, kar gre verjetno, vsaj v mestu, v veliki meri tudi na račun i-stopa,

inteligentnega (samodejnega, seveda) sistema zaustavljanja motorja pri krajših postankih.

Čisto za hip še o športnosti. Še tako dober motor ne pomaga, če ni dobre preostale mehanike; tu je pogon zelo dober (okej, ne pričakujmo dirkaškega!), podvozje prav tako, volanski mehanizem pa je izjemno dober – neposreden in natančen – ter prijeten za sukanje med zavoji. Morda bi si športno navdihnjen ljubitelj zaželel merilnik temperature hladilne tekočine, da bi imel oporno točko, kdaj sme od motorja zahtevati več. Zato pa izza volana navduši avtomobil v celem: volanski mehanizem, menjalnik, motor, celotna zasnova ter izdelava (predvsem pa notranjosti) delujejo čvrsto, zanesljivo in kakovostno. Tako ima voznik zelo dober občutek v vožnji.

Morda pri vsem skupaj izstopa volanski obroč, na katerem je kar 14 klasičnih in trije kombinirani (gor-dol) gumbi. K sreči je tam tudi tisti za potovalni računalnik (pri prejšnjih Mazdah se je bilo treba stegovati do



Mazda3 Sport 2.0i TX Plus i-stop

sredinske konzole), žal pa je še vedno en sam (se pravi, da je sprehanjanje med podatki enosmerno) – a sta (spet) k sreči na voljo dva hkratna podatka na zaslonu. Človek se hitro navadi, še bolj pa preseneča, da je kljub lepi ureditvi prostora znotraj kar osem zelo učinkovitih mest za platenko ali pločevinko.

Vidite, tudi takšna Mazda3 je dober družinski avtomobil, a obenem ponuja tudi dobro mero tistega, kar smo nekoč razumeli kot prava športnost. Takšno sivino, ki jo je, ponavljam, treba razumeti kot kompromis med belim in črnim, je danes težko najti. V tako posrečeni obliki. ❄❄

Mazda3 Sport 2.0i TX Plus i-stop

Cena osnovnega modela: 20.890 EUR
Cena testnega vozila: 21.240 EUR

NAŠE MERITVE
T = -3 °C / p = 945 mbar / rel. vl. = 63 % / Stanje kilometrskega števca: 6.280 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 10,2 s
402 m z mesta: 17,6 s (136 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (IV/V): 12,3 s / 15,5 s
80-120 km/h (V/VI): 15,4 s / 17,8 s

NAJVEČJA HITROST
206 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 41,3 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 10,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.999 cm³ - največja moč 111 kW (151 KM) pri 6.200/min - največji navor 191 Nm pri 4.500/min.
Prenos moči: motor poganja sprednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/60 R 17 V (Good Year Ultragrip Performance M+S).
Mase: prazno vozilo 1.225 kg - dovoljena skupna masa 1.820 kg.
Mere: dolžina 4.580 mm - širina 1.755 mm - višina 1.470 mm - prtljažnik 430l - posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 206 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,4 s - poraba goriva (ECE) 9,3/5,4/6,8 l/100 km, izpust CO₂: 159 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ živahen motor, poraba, prožnost
▲ menjalnik (prestavna razmerja, upravljanje)
▲ vozna dinamika
▲ kompakten občutek vozila
▲ lahkotnost vožnje
▲ mesta za platenko/platenke
▲ oprema
▲ izklopiliv DSC

▼ ni merilnika temperature hladilne tekočine
▼ volanski obroč v spodnji legi zakrije merilnike
▼ povprečna notranja osvetlitev
▼ zložljivo le naslonjalo zadnje klopi
▼ preveč gumbov na volanskem obroču

Končna ocena

Takšna Mazda3 je tiste vrste športni avtomobil, kakršnih smo bili vajeni pred dvema desetletjema: ne pretirane, ne pregrobo, ne brutalne, ne moteče, le zmerno športne zmogljivosti celotne mehanike. Ob tem pa ostaja čisto zgleden družinski avtomobil.