

Srednja pot

Lahko bi ji rekli kar zlato povprečje. Pet-vratna kombilimuzina, dolžina skoraj štiri in pol metre, pod motornim pokrovom dizel s 100 do 110 konji. Zmerna količina opreme. Potem je le še vprašanje znamke.



Ja, konkurenca v tem avtomobilskem razredu je huda in avto mora, če si proizvajalec želi, da bi se dobro prodajal, izpolnjevati vsaj dva pogoja. Biti mora tehnično korekten, dovolj udoben in tehnično napreden, po drugi strani pa mora ponuditi nekaj posebnega. Odlično podvozje, dopadljivo obliko, zanimivo notranjost, veliko varnost ali zanesljivost, skratka nekaj, kar kupca pritegne, da na avto sploh pomisli in si ga zaželi поблиže spoznati.

Mazda3 ni več novinec na avtomobilskem trgu, hkrati pa tudi ni eden tistih avtomobilov, ki bi se lahko pohvalili, da so po prodaji v samem vrhu. Je krivda za to povezana s prvim ali drugim pogojem?

Če si tole Mazdo3 pogledamo s povsem tehničnega vidika, ji ni kaj očitati. 4,4 metra dolžine poskrbi za dovolj prostorno notranjost s prtljaznikom vred, sedenje za volanom bo ustrezalo veliki večini voznikov, oprema je dovolj bogata, da so zadovoljevale vse normalne potrebe sodobnega voznika.

Pod motornim pokrovom se skriva 1,6-litrski turbodizel s 109 KM, kar je povsem dovolj za spodobno živahno premikanje dobro tono in tristo kilogramov težkega vozila. Hkrati motor ni požrešen, prav nasprotno, ni preglasen (čeprav hladen zjutraj precej glasno zaropota, pa tudi višji vrtljaji dajo zvočni izolaciji kar nekaj dela), in v ničemer ne izstopa navzdol - navzgor pa pravzaprav tudi ne. Oznaka korektno še enkrat kar sama skoči na plan.

Kaj pa podvozje? Tisti, ki ste pred kratkim prebrali veliki športni test, verjetno veste, da podvozje Mazde3 omogoča veliko, pravzaprav več, kot bi pričakovali. Glede na to, da je v sorodstvu s Focusom, ki je bil od nekdanj znan po odličnem podvozju, to ni presenetljivo. Je pa po drugi strani res, da svoje zmogljivosti podvozje dobro skriva s pretiranim nagibanjem v ovinkih, hkrati pa precej slabotnim blaženjem kratkih udarcev izpod koles. Če k temu dodamo še (tudi zaradi visokega navo- ra) dokaj pogosto vrtenje notranjega kolesa v



prazno pri pospeševanju med zavijanjem, je jasno, da lahko za tole Mazdo3 mirno zapišemo, da se pelje povsem spodobno, a nič več kot to.

Hmmm ... Doslej kakšnih večjih napak še nismo odkrili (kar je dobro), a tudi ničesar, zaradi česar bi tale Mazda3 morebitnemu kupcu sedla v srce. Se lahko bolje izkaže pri oblikovanju? Navzven niti ne, oblika je sicer sveža, a na trenutke oziroma pod nekaterimi koti neuskaljena, hkrati pa njena samosvojost kaže, da so se oblikovalci občasno kar preveč trudili.

Bolj živahna in prikupna je notranjost. Dvo-barvni, na pogled športni sedeži so ena najboljših strani avtomobila, tudi armaturna plošča (z merilniki vred) je nekaj posebnega, saj daje (zaradi kombinacije z rdečo barvo) vtis športnosti. Uporabljeni materiali ne razočarajo, tako kot ne razočara splošni vtis notranjosti. Toda ali je to dovolj?

Odgovor na takšno vprašanje lahko dajo le prodajni rezultati. Da bi ti bili slabi, ni razloga, saj je Mazda3 v kombinaciji s tem turbodizlom avto, ki bo znal zadovoljiti vsakdanje (in manj vsakdanje) potrebe uporabnika brez težav. Če jo izberete, ne boste zgrešili. Vprašanje je le, ali vas bo uspela prepričati ... ■



Mazda3 Sport CD110 TE	
Cena osnovnega modela:	4.471.000 SIT
Cena testnega vozila:	4.471.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=18 °C / p=1030 mbar / rel. vl. 67 % / Stanje km števca: 6566 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	11,4 s
402 m z mesta:	17,8 s [125 km/h]
1000 m z mesta:	32,8 s [159 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	9,1 s
80-120 km/h (V.):	12,7 s

NAJVEČJA HITROST

184 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h:	39,5 m (AM meja 40 m)
--------------	-----------------------

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	7,3 l/100 km
-------------------------	--------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrzgom - gibna prostornina 1560 cm³ - največja moč 80 kW (109 KM) pri 4000/min - največji navor 240 Nm pri 1750/min. Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/65 R 15 H (Yokohama Aspec). Mase: prazno vozilo 1350 kg - dovoljena skupna masa 1785 kg. Mere: dolžina 4420 mm - širina 1755 mm - višina 1465 mm - prtljaznik 300-635 l - posoda za gorivo 55 l. Zmogljivosti: največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,5 s - poraba goriva (ECE) 6,2/4,3/5,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ prostornost
- ▲ armaturna plošča in merilniki

- ▼ prekratek vzdolžni pomik prednjih sedežev
- ▼ ni TCS
- ▼ zvok motorja

Končna ocena

Mazda3 je lahko (še posebej s tem motorjem) zanesljiv vsakdanji sopotnik, za katerega vam ne bo žal, da ste si ga omislili. Na žalost pa ne premore ničesar, s čimer bi vas prepričala v nakup.