

Edina



Danes si je težko predstavljati, da v poplavi bolj ali manj enakih avtomobilov obstaja vozilo, kot ga še ni bilo na tržišču. Toda so izjeme. Ena od njih je gotovo Mazda5. Veste, po čem se loči od drugih? Poglejte fotografijo. Še vedno ne veste? Berite naprej.

Danes je na trgu množica malih limuzinskih kombijev. Prav vsak od njih pravi, da je drugačen in edinstven. No, če pogledamo resnici v oči, nas želijo o tem prepričati proizvajalci, tržniki in prodajalci. Dejstvo pa je, da je danes že kar nekaj malih limuzinskih kombijev, ki imajo tako sedem sedežev kot tudi sorazmerno veliko prostora (v petsedežni postavitvi), številne odlagalne prostorčke, poličke in žepe, so vsesplošno uporabni ter lajšajo poti vozniku in njegovim sopotnikom. In vendar je Mazdi uspelo v vsej tej podobnosti ubrati še eno novo pot. Ste kdaj

pomislili, česa še ne ponujajo mali limuzinski kombiji? Drsnih vrat na boku. Že res, da je med velikimi kombiji kar nekaj takšnih, ki jih imajo, a med malimi je Mazdina Petka prva in do nadaljnjega tudi edina.

Še največkrat se boste oziroma bodo razveselili drsnih bočnih vrat potniki na zadnjih dveh vrstah sedežev. Drсна vrata pridejo namreč še kako prav pri dostopu do sedežev na ozkih parkirnih prostorih. Dodatna prednost Petkinih drsnih vrat je tudi, da se ob popolnem odprtju sprostijo dovolj velik prehod, da tudi dostop do tretje vrste sedežev ni pretirano naporen.

Seveda k temu pripomore tudi klop (beri: sedeža) v drugi vrsti, ki se z malo manj kot skupno 30-centimetrskim vzdolžnim pomikom dovolj odmakne s poti, da sprehod do zadnjih, sicer dokaj zasilnih dveh sedežev ne zahteva preveč gimnastičnih sposobnosti potnikov.

Gledano skozi suhoparne centimetre, je Mazda5 prostoren avtomobil. Sedenje na sedežih v prvi in drugi vrsti bo dovolj udobno, na šestem in sedmem pa samo, če v srednji vrsti ne bodo sedeli kakšni dolgini, ki se požvižgajo na reveža za njihovimi hrbti. Skratka, če se bodo potniki med seboj dogovorili, bo vzdolžnih centimetrov dovolj za vse. Rahlo se lahko zalomi le pri v višino odmerjenih centimetrih na zadnjih dveh sedežih, na katera bi mi zaradi zasilnosti posedli predvsem manjše potnike, recimo otroke, in pri srednji zasilni 'pručki' v drugi vrsti. Slednje ne priporočamo za daljše vožnje, saj je zaradi izbočenosti in ozkosti resnično uporabna le



kot zasilni izhod. Njena prednost pa je, da jo, ko je ne potrebujete, pospravite pod sedalo levega sedeža v srednji vrsti.

Drugi del Petkinega sistema prilagajanja notranjosti Karakuri pa predstavlja pod sedalom desnega sedeža v drugi vrsti skrita zložljiva polička, ki je v spodnjem delu opremljena tudi z dodatno odlagalno mrežico. Prednost te izvedbe je, da se takrat, ko uporabljate ali odlagalno poličko ali srednji sedež, pod sedalom enega od obeh sedežev sprostí dokaj velik odlagalni prostor. Ta je sicer obložen s trdo

»Česa mali limuzinski kombiji še ne ponujajo? Drsnih vrat na boku!«

plastiko, po kateri se bodo manjše stvari glasno drsale sem ter tja, a za zemljevide, tudi atlase formata A4, se bo tam našlo več kot dovolj prostora.

Ob podrobnejšem pregledovanju potniškega prostora ugotovimo tudi, da se pri Mazdi niso ukvarjali z mislijo o odstranljivih sedežih, saj vseh pet v drugi in tretji vrsti vedno ostane v avtomobilu. To je po eni strani dobro, saj lahko na cilju, kjer raztovorite recimo hladilnik, na poti nazaj naložite vseh pet (šest) potnikov. Druga, manj odlična stran te zasnove pa je, da imate zato, ker ste prisiljeni sedeže vedno voziti s seboj, v avtomobilu na razpolago ustrezno manj prostora za prtljago. Petki štejemo pri tem v dobro to, da ko zložite naslone vseh petih sedežev, dobite povsem raven in pravilno oblikovan prtljažni prostor, ki je zmožen pogoltniti kar 1830 milimetrov dolg, nekaj čez meter širok in približno 80 centimetrov visok kos prtljage. Prevoz pralnih strojev in podobnih večjih predmetov torej ne bi smel predstavljati težav.

Ko smo že pri merah avtomobila, se ustavimo še pri njegovih glavnih karoserijskih merah: medosni razdalji in skupni dolžini. Prva je z 2750 milimetri v svojem razredu druga najdaljša. Za en centimeter daljšo ima samo Citroënova Xsara Picasso, ki pa ni sedemsedežnik, tako da lahko rečemo tudi, da premore Mazda5 med sebi enakimi najdaljšo medosno razdaljo.

Tudi s skupno dolžino karoserije je Petka med najdaljšimi v razredu. Ob upoštevanju teh dveh zelo zgovornih mer in številke 5 v imenu lahko ugotovimo, da to ne bo edini Mazdin limuzinski kombi. Skoraj prepričani smo namreč, da je številka štiri, ki ostaja med kombilimuzinsko Trojko in Petko, namenjena manjšemu petsedežnemu limuzinskemu kombiju.

Tako lahko rečemo, da je Petka tekunica sedemsedežnima Renaultu Grand Scenicu in Oplovi Zafiri, predvidoma petsedežna Mazda4 pa bo v prihodnosti odgovor na petsedežna Scenica in recimo Fordovega Focusa C-Maxa,

Test | Mazda5 1.8 TX



ki si s Petko deli tudi platformo, a ima od nje kar za 11 centimetrov krajšo medosno razdaljo.

Vrnimo se v potniški prostor, natančneje k prednjima sedežema. Tam si bo skoraj vsak voznik zaradi po višini in globini nastavljivega volanskega obroča ter po višini nastavljivega sedeža lahko uredil delovno mesto po lastnih željah. Tudi splošna ergonomija je dokaj dobra, pri čemer izstopata le namestitev stikal klimatske naprave tik za prestavno ročico in medsebojna izmenljivost podatkov (izmenjujejo se ura in podatki potovalnega računalnika ter podatek o nastavljeni notranji in zunanji temperaturi) na sredinskem zaslonu, ki je v



močnem soncu (ob dnevnih lučeh) žal slabo berljiv.

Med sprehodom pod prednji pokrov pridemo do pogonskega sklopa. Slednjega sta v testni Petki sestavljala 1,8-litrski bencinski štirivaljnik in petstopenjski ročni menjalnik. Za prvega lahko zapišemo, da svoje delo opravlja po pri-



Iz oči v oči



Tej Mazdi ni veliko za zameriti: notranja prilagodljivost je odlična, dostop na zadnje sedeže tudi pa tudi prostora v celem je (razen v prvi vrsti) dovolj. Škoda je, da za

volanom za visoke voznike ni dovolj prostora, da končna obdelava ponekod v notranjosti ni na ravni preostanka avtomobila in predvsem, tega pa ji ne odpustim, da nima dnevnih luči!

Dušan Lukič



Sezula me ni, je pa prijetna. Lepo se pelje, zunaj je čedna, znotraj tudi pa ta finta z drsnimi vrati se je ponovno izkazala za zelo uporabno.

Zadržek ostaja le do januarja - ko bodo na našem trgu na voljo Mazde5 z dizelskimi motorji, ki temu avtomobilu bolj pristojijo. Tale 1.8 sicer ni slab, le z navorom ni tako radodaren kot turbodizli. *Vinko Kernc*

čakovanjih, za drugega pa (na Mazdino in voznikovo žalost) prav tako.

Za premikanje približno 1500 kilogramov lastne mase Mazde5 se je 85 kilovatov ali 116 konjskih moči in 165 njutonmetrov največjega navora v večini primerov izkazalo za povsem zadostno motorizacijo. Več motorne poskočnosti in prožnosti smo si zaželeli le med vožnjo s



polno ali skoraj polno naloženo Petko, ko je kazalec na tehtnici pokazal tudi dve toni ali celo kakšen kilogram več. Poznalo se je, da se motor bojuje z vsakim kilogramom vozila, zato takrat od njega ne pričakujte veliko. Deloma lahko izboljšate poskočnost s pogostejšim sprehajanjem skozi pet prestav, a vam to gotovo ne bo v užitek.

Prestavni mehanizem menjalnika sicer omogoča dovolj natančne in razmeroma kratke, a žal ne tudi lahкотne gibe ročice. Podobno kot smo že omenili pri Mazdi6, tudi v Petki menjalnik ne mara hitrega pretikanja. To izrazi s trdimi gibi ročice, zaradi katerih voznik ne bo z veseljem velikokrat posegal po njej. Vzrok za slabo pretikanje so močne zadrževalne vzmeti v prestavnem mehanizmu, zaradi katerih je treba pri izklopu iz prestav prestavno ročico močno potisniti ali potegniti. Pri tem najbolj izstopa peta prestava, ki ima poleg vsega prav tako močno prečno vzmet, ki ročico menjalnika vedno vrača v izhodiščni položaj v prosti

tek med tretjo in četrto prestavo in tako vzpostavi v mehanizmu dodaten upor pri pretikanju. Mazda bi kljub domiselnim inženirjem, ki se pogosto spomnijo novih stvari, pri snovanju menjalnikov lahko posnemala konkurenco.

Toda kljub podpovprečnemu menjalniku je Petka na cesti zelo prepričljiv avtomobil. In kako ne bi bil, saj si podvoze deli s Fordovim Focusom C-Maxom, za katerega smo že večkrat zapisali, da je eden najbolj voznih limuzinskih kombijev na zemeljski obli. Podobno ugotovimo tudi za volanskim obročem Mazde5, ki kljub daljši medosni razdalji in večjim karoserijskim meram ter zajetnejši lastni masi ni izgubila veliko v primerjavi z manjšim C-Maxom.

Povratna povednost krmilnega mehanizma je tako še vedno zelo dobra, kar velja tudi za njegovo odzivnost in ne nazadnje vodljivost Petke. Nastavitev podvozja je prav tako zelo dobra, pri čemer vzmetenje učinkovito prestreže večino cestnih nepravilnosti. Udobje vožnje pa je nadgrajeno z dovolj učinkovito zvočno izolaci-

»Petkino medosje je z 2750 milimetri za en centimeter krajše od najdaljšega v razredu, ki si ga lasti Citroënova Xsara Picasso.«



Test | Mazda5 1.8 TX



»Na cesti Petka kljub njeni največji zameri, menjalniku, prepriča.«



jo, da nabiranje kilometrov ne bi smelo biti naporno za potnike.

Da bi bilo življenje z Mazdo5 kar se da udobno in prijetno, poskrbi paket opreme TX z dokaj obsežnim seznamom serijsko vgrajenih stvari. Omenimo samo nekatere: nedeljiva samodejna klimatska naprava, sredinski naslon za roko na voznikovem sedežu, radijski sprejemnik s predvajalnikom CD, električni pomik šip spredaj in zadaj, vse sodobne varnostne sisteme od ABS-a, sistema proti zdrs pogonskih koles TCS, stabilizacijskega sistema DSC in varnostnih blazin ter varnostnih zaves, in še bi lahko naštevali.

Paket TX je vsekakor dobro založen, a je zaradi tega Petka dražja, celo dražja od tekmecev, ki so lahko krepko cenejši. Kateri je na

koncu, ko upoštevate vse svoje želje, dejansko cenejši, pa je stvar podrobnejše primerjave, ki jo prepuščamo vam ob prebiranju številnih reklamnih katalogov.

Ko se boste prebijali skozi kup prospektov, si boste prej ali slej zastavili naslednje vprašanje. Ali se množica avtomobilov resnično razlikuje med seboj ali gre le za lažne obljube tržnikov, ki me želijo zvabiti v svoj prodajni salon? Mi vam zagotavljamo, da je Mazdi s Petko, podobno kot Oplu s sedemsedežno Zafiro pred leti, uspelo sestaviti avtomobil, ki je kljub številnim podobnostim s konkurenco od nje tudi dovolj drugačen, da mu lahko pripišemo pridevnik edini. In to je, če nas vprašate, v današnji (pre)veliki ponudbi 'ponaredkov' velik dosežek. Bravo, Mazda! ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
Alarmna naprava	49.100
Vlečna kljuka (snemljiva)	
107.900 Kovinska barva	115.400
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet	92.300
Prednji smernik	4.900
Prednji odbijač	76.900
Okrasna maska	23.400
Prednja šipa	89.700
Znak	6.000
Prednji blatnik	10.900
Zadnji odbijač	77.700
Zunanje ogledalo	45.200
Lahko platišče 15"	28.000

Tabela konkurence

Model	Mazda5 1.8 CE	Renault Grand Scenic 1.6 16V Authentique Pack	Toyota Corolla Verso 1.8 VVT-i Terra	Volkswagen Touran 1.6 FSI Conceptline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1798	1598	1794	1596
največja moč (kW/KM pri 1/min)	85/116 pri 5300	83/112 pri 6000	95/129 pri 6000	85/116 pri 5800
največji navor (Nm pri 1/min)	165 pri 4000	152 pri 4200	170 pri 4200	155 pri 4000
dolžina × širina × višina (mm)	4505 × 1755 × 1665	4493 × 1810 × 1636	4360 × 1770 × 1620	4391 × 1794 × 1635
največja hitrost (km/h)	182	185	195	186
pospešek 0-100 km/h (s)	11,4	12,9	10,8	11,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,7/6,3/7,9	9,5/6,2/7,0	9,9/6,5/7,7	11,1/6,6/8,2
cena osnovnega modela (SIT)	4.540.000	4.555.000	4.520.000	4.409.000

Mazda5 1.8 TX

CENA:	(MMS)
Osnovni model:	5.099.000 SIT
Testno vozilo:	5.099.000 SIT
Moč:	85 kW / (116 KM)
Pospešek:	11,9 s
Največja hitrost:	182 km/h
Povpr. poraba:	9,5 l/100 km

Garancija:
(3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 12 letna garancija za prerjavenje, 3 leta garancije za lak, 10 letna mobilna garancija MES)

Predvideni redni servisi:
Trenutno še ni podatka

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

edni servisi, delo:	Trenutno še ni podatka	obvezno zavarovanje [2]:	652.000
materijal:	Trenutno še ni podatka	kasko zavarovanje [2]:	832.000
gorivo:	2.266.700		
gume [1]:	196.000	Skupaj:	7.046.700
izguba vrednosti po 5 letih:	3.100.000	Strošek za prevoženi km:	70,5 SIT/km

[1] - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

(T=18 °C / p= 1010 mbar / rel. vl.: 60 % / Gume: Dunlop SP Sport 230 / Stanje km stavec: 5713 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	11,9
402 m z mesta:	18,1
	(124 km/h)
1000 m z mesta:	33,2
	(157 km/h)

Prožnost

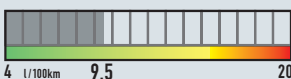
	s
50-90 km/h (IV):	11,7
80-120 km/h (V):	18,1

Največja hitrost

	182 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva

	l/100 km
najmanjše povprečje	8,1
največje povprečje	11,7
skupno testno povprečje	9,5

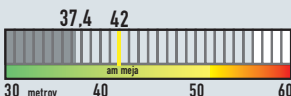


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.
Prestava			
50 km/h	57	56	55
90 km/h	64	62	61
130 km/h	72	68	66
Prosti tek			36

Zavorna pot

	m
od 130 km/h:	62,7
od 100 km/h:	37,4
(AM meja 42 m)	



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

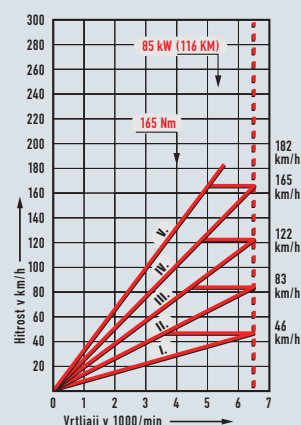
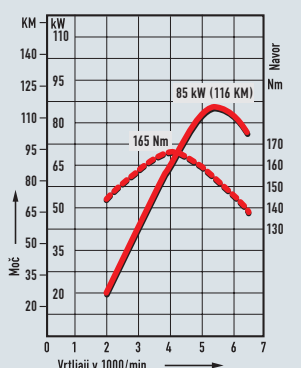


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

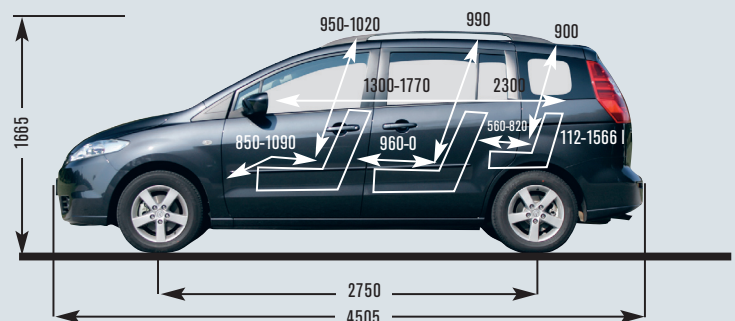


Dobro usklajeno podvozje, a povprečen motor in podpovprečen menjalnik (beri mehanizem prestavne ročice) pustita svoj pečat na užitku v vožnji.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 83,0 × 83,1 mm - gibna prostornina 1798 cm³ - kompresija 10,8 : 1 - največja moč 85 kW (116 KM) pri 5300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,7 m/s - specifična moč 47,3 kW/l (64,3 KM/l) - največji navor 165 Nm pri 4000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg goriva. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,666; II. 2,059; III. 1,392; IV. 1,030; V. 0,795; vzvratna 3,454 - diferencial 4,388 - platišča 6J × 15 - gume 195/65 R 15 V, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min km/h. **Voz in obese:** limuzinski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečni vodili, vzdolžni vodili, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1395 kg - dovoljena skupna masa 2090 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavoro 600 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,4 s - poraba goriva (ECE) 10,7/6,3/7,9 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1755 mm - kolotek spredaj 1530 mm - zadaj 1520 mm - rajdni krog 11,2 m.

Notranje mere: širina spredaj 1480 mm, v sredini 1460 mm, zadaj 1280 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 460 mm, v sredini 460 mm, zadnja klopi 400 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 60 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 7 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × kovček (68,5 l) - 5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l).

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - DSC - servo volan - sedem vzglavnikov - sedem tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - 4 × električni pomik šip - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - radijski sprejemnik - po višini nastavljen volan - posoda za gorivo 60 l.

Ocena

Zunanost (15)	12	Ni pretresljivo lepa, a deluje skladno. Kakovost izdelave ne pušča večjih možnosti izboljšave.
Notranost (140)	113	Dobra prilagodljivost in uporabnost, prostornost (pedsedežna postavitve), le povprečna kakovost izdelave in dobra založenost z opremo. Kaj bi še več?
Motor, menjalnik (40)	27	Tehnično gledano povprečno napreden motor ne izstopa. Menjalnik bi lahko bil bolj prijazen uporabniku (trdi gibi prestavne ročice).
Vozne lastnosti (95)	75	V vožnji Petka prepiča z udobjem in vodljivostjo. Značilnosti, ki sta gotovo posledica deljenja genov s Fordovim Focusom C-Max oziroma kombilimuzinsko Mazdo3.
Zmogljivosti (35)	20	Še en dokaz, da motor nikakor ni šprinter, a bo zadovoljil večino potreb po moči. Več moči bi si lahko želeli samo, ko je avto polno naložen.
Varnost (45)	38	Za pasivno varnost skrbijo številni varnostni pripomočki. Med dobro zasnovanimi elementi aktivne varnosti izstopata tudi pregledni in veliki zunanji vzvratni ogledali.
Gospodarnost (50)	32	Nakup morda ni najcenejši, a je založenost z opremo dobra. Poraba goriva je na ravni zmogljivosti, garancijske obljube so spoštovanja vredne.
Skupaj	317	Petki štirica! Odličju bi se približala z vgradnjo varčnega turbodizla, katerega navor bi se lažje spopadal z zajetnimi kilogrami polno naložene Petke, in vgradnjo volzuku prijaznejšega menjalnika. Paket 1.8 TX ne izpolni le malo želja. V velik plus ji šte-jemo bočna drsna vrata.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- bočna drsna vrata
- uporabnost
- prilagodljivost
- podvozje
- udobje vožnje
- ergonomija sedenja
- menjalnik
- berljivost osrednjega zaslona v močnem soncu
- izmenljivost podatkov na osrednjem zaslonu
- prekizno osnovno odpiranje pokrova prtljavnika