

Kara-kaj?



Karakuri so, ko so predstavili Mazdo5 v njeni originalni različici, Japonci poimenovali njen sistem zlaganja sedežev. In takrat je bil Karakuri nekaj posebnega.

► Danes lahko mirno vprašamo ne le Kara-kaj, temveč tudi Kara-zakaj. Gre namreč za sistem, pri katerem sta v drugi sedežni vrsti pravzaprav le dva resna sedeža, in iz levega se mednju razpre (oziroma se podenj zoži) še nekakšna zasilna pručka za tistega, ki je obsojen na sedenje na sredini. Njegov hrbet počiva na precej neudobnem naslonjalu, ki je v resnici sredinski naslon za roke, še posebno nesodoben pa je način zlaganja sedežev. V primerjavi s konkurenti, pri katerih je dovolj le poteg ročice, da se sedež zloži naprej in avto dobi dolg prtljažnik z ravnim dnom, je treba tudi pri novi Mazdi5 najprej zložiti sedalni del (torej ga prekucniti naprej), potem umakniti tisto sredinsko pručko in nato prevrtni hrbtni del. In ta ni razdeljen na tri enake dele, temveč je deljiv tretjinsko, in levi del je (otroškim sedežem neprijazno) širši. Ja, Mazdini inženirji so morda res polni idej, a v tem primeru so krepko zaspali na lovorikah.



di, če jih morate pomakniti malce naprej, da naredite prostor še za kolena tistih, ki morajo sedeti v tretji sedežni vrsti. Sicer pa se, če niste predlogi, udobno sedi tudi spredaj, razdalje med komandami so odmerjene dobro pa tudi preglednost na vse strani je (tudi po zaslugi dovolj velikih vzratnih ogledal) dobra. Pri parkiranju tako in tako pomaga parkirni sistem in tudi zaradi tega se sicer ne najmanjši avto odlično znajde v mestnih bitkah.

Prostorov za drobnarije je (ravno še) dovolj, stikala so nameščena logično in pregledno, a bi lahko njihovo obliko malo posodobili. Da Mazda5 boleha za tipično japonsko boleznijo neosvetljenih stikal za pomik šip in napačnega delovanja gumba, s katerim otrokom preprečite igranje s pomikom stekel (če ga vklopite, jih namreč ne more premikati niti voznik), ni presenetljivo.

Merilniki so takšni, kot smo jih vajeni iz večine avtomobilov te znamke. Veliki, ne najbolj pregledni (merilnik hitrosti je

popolnoma linearen in nima povečane-ga dela pri mestnih hitrostih), večino dodatnih informacij pa vozniku posreduje tanek, dolg zaslon na sredini armaturne plošče. Je dovolj pregleden (ko se ga navadite), a bi bilo vseeno bolje, da bi ga ali povečali ali pa namestili med merilnike. Podatkov na njem je namreč veliko: od zunanje temperature in časa do nastavitve radia, potovalnega računalnika in klimatizacije.

Slednja je enopodročna in samodejna, a ima precej težav z odroševanjem avtomobila, predvsem zato, ker je reža pod vetrobranskim steklom preozka, sistem pa se hudo brani, tudi ob vklopljeni funkciji odroševanja prednjega stekla, ventilator preklopi na polno moč delovanja. Zanimivo: z odroševanjem prednjih bočnih stekel klimatizacija nima popolnoma nobenih težav.

Počutje v notranjosti je torej z nekaterimi izjemami dobro in takšna Mazda5 zna odlično služiti namenu udobnega družin-



Sicer pa vam nihče ne bo mogel zameriti, če boste takšnega mnenja glede celotnega avtomobila. Nova Petka namreč z uporabniškega vidika ni veliko drugačna od prejšnje. Še vedno ima, če si tako zaželite, dva zlahka izvlekljiva in zložljiva sedeža v prtljažniku, še vedno je ta, zlasti pri petsedežni različici, za družinske potrebe več kot dovolj velik in še vedno dostop do zadnje sedežne vrste olajšajo drsna bočna vrata. Mazda5 je v tem velikostnem razredu enoprostorcev kar precejšnja izjema, večinoma so namreč v navadi klasična bočna vrata. Ta so (tako pri testni opremi GTA kot pri stopnjo nižji opremi TX Plus) serijska in njihovo elektrifikacijo lahko le priporočimo. Premikajo se dovolj hitro, hkrati pa je sistem tipal, ki zaznavajo možnost, da bi priščipnila prste, dovolj občutljiv, da ne pomenijo resne nevarnosti. In zanimivo: kljub temu

so tudi v sneženih in ledenih jutrih, ko so bila njihova vodila polna snega in ledu, delovala zanesljivo. Je pa odstranjevanje snega s strehe motilo dejstvo, da so jo Mazdini inženirji ojačili s tremi vzdolžnimi vrtinami – večina avtomobilov ima ojačitve na notranji strani, streho pa ravno.

Položaj za volanom je klasično enoprostorski in tudi zdaj lahko Mazdi5 zamerimo dejstvo, da je vzdolžni pomik prednjih sedežev (predvsem za višjerasle voznike) prekratek, čeprav je za njimi prostora na pretek. V drugi vrsti se namreč na obeh zunanjih sedežih sedi dovolj udobno, prostora za noge pa je na pretek tu-

Položaj za volanom je klasično enoprostorski in tudi zdaj lahko Mazdi5 zamerimo dejstvo, da je vzdolžni pomik prednjih sedežev prekratek.



skega prevoza, tudi na daljše razdalje. Tudi hrupa v notranjosti je namreč malo (na rezultate naših meritev je sicer vplivalo tudi dejstvo, da so bile na kolesih ne najtišje zimske gume).

Pod motornim pokrovom se je tokrat skrival (kar je v teh časih že redkost, a dobrodošla redkost) bencinski motor. Dvolitrski štirivaljnik z oznako MZR 2.0i DISI i-stop zmore 110 kilovatov oziroma okroglih 150 'konjev' in 191 njutonmetrov navora. Prva številka obljublja in v praksi potrdi dejstvo, da se tale Mazda5 lahko premika hitro in živahno, le da je treba za to izkoristiti tudi višje motorne vrtljaje. 191 njutonmetrov je v dobi, ko smo od dizelskih motorjev, ki so običajno vgrajeni v takšne enoprostorce, vajeni dvakrat tolikšnih števil, sicer na papirju malo, a se v resnici izkaže, da tako motorizirana Mazda5 dovoljuje veliko lenarjenja z me-



njalnikom, saj motor zlahka potegne tudi iz najnižjih vrtljajev, ob tem pa je tako zvočno kot 'treslajsko' zelo uglajen. Stresati se začne šele pod tisoč vrtljaji, torej v režimu delovanja, pri kakršnem bi se večina turbodizlov poskušala že iztrgati iz motornih nosilcev.

Res je, bencinski motor seveda pomeni večjo porabo, a 11 litrov testne porabe ni številka, ki bi močno razočarala. Večino kilometrov smo namreč tokrat naredili po mestu in na avtocesti. Varčni bodo porabo te Mazde spravili tudi pod 10 litrov, stavimo pa, da dizelski motor pri enakem načinu vožnje ne bi porabil več kot dva litra manj. Poleg tega bo dizel za začetek 'le' 1,6-litrski s 116 'konji', in ta ima v kombiniranem ciklu le za dober liter in pol manjšo normno porabo, je pa za dve sekundi in pol počasnejši do 100 kilometrov na uro ... Če boste izbrali Mazdo5, lahko torej mirne vesti posežete po močnejšem bencincu.

Testna poraba bi bila manjša tudi, če bi bilo vreme malo lepše. Sistem i-stop

KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	486



Oprema GTA je najvišja stopnja opreme, ki si jo lahko zaželite pri Mazdi5.

(torej klasičen sistem start-stop) namreč tokrat pri mestni vožnji ni veliko pomagal, saj v takem vremenu deluje le redko. Bilo je premrzlo, poleg tega pa njegovo delovanje prepreči (kot je pri teh sistemih v navadi) tudi vklop večjih električnih porabnikov. In skoraj stalno prižgano ogrevanje zadnjega stekla in vzratnih ogledal je pomenilo, da se je motor ugasnil le redko, pa še to ne prav za dolgo. Koliko je i-stop v resnici 'vreden', bomo tako lahko ugotovili šele v toplejših dneh – mu pa lahko takoj pripišemo en minus: motor se ob ponovnem samodejnem zagonu prav neolikano strese. Šeststopenjski ročni menjalnik z ročico na sredinski konzoli je hiter in natančen, namestitev ročice pa priročna.

Podvozje Mazde5 je (seveda) nastavljen bolj na udobje kot na športnost, kar

pomeni, da dovolj dobro ublaži neravnine, kljub temu pa se avto ne nagiba preveč, volan pa daje (ravno še) dovolj povratnih informacij. Avto brez težav vztraja v ravni smeri tudi v bočnem vetru.

Oprema GTA je najvišja stopnja opreme, ki si jo lahko zaželite pri Mazdi5. Dvo- ali večpodročne klimatizacije Petica sicer ne pozna, zato pa je pri oznaki GTA serijsko skoraj vse drugo: ksenonski žarometi, tipalo za vklop luči in tisto za dež, električna drsna vrata, CD-izmenjevalnik, sistem za prostoročno telefoniranje bluetooth (ki pa premore le najosnovnejše funkcije), ogrevanje prednjih sedežev, tempomat, usnjeno oblazinjenje ... Le navigacijo je treba doplačati. In cena? Manj kot 26 tisočakov s kovinsko barvo vred – to pa je številka, ki spada med bolj ugodne na trgu ... ❄❄

TABELA KONKURENCE				
MODEL	Mazda5 2.0i GTA	Citroen Grand C4 Picasso THP 155 Dynamique	Peugeot 5008 1.6 THP 156 Premium	Ford S-Max 2.0 Trend
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.998	1.598	1.598	1.999
največja moč (kW/KM pri 1/min)	110/150 pri 6.200	115/155 pri 6.000	115/155 pri 5.800	107/145 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	191 pri 4.500	240 pri 1.400	240 pri 1.400	190 pri 4.500
dolžina × širina × višina (mm)	4.585 × 1.750 × 1.615	4.590 × 1.830 × 1.669	4.529 × 1.888 × 1.632	4.801 × 1.881 × 1.620
največja hitrost (km/h)	194	204	195	197
pospešek 0–100 km/h (s)	11,0	9,8	9,7	10,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,0/5,7/6,9	9,1/5,6/6,9	9,2/5,9/7,3	11,3/6,4/8,2
izpusti CO ₂ (g/km)	159	162	169	189
cena osnovnega modela (evri)	25.280	25.350	22.800	25.460

TEHNIČNI PODATKI

CENA: (Mazda Motor Slovenija, d. o. o.)
Mazda5 2.0i GTA: 25.390 EUR
Testno vozilo: 25.876 EUR

Moč: 110 kW (150 KM)
Pospešek: 10,7 s
Največja hitrost: 194 km/h
Povpr. poraba: 11,1 l/100 km

Garancija:
3 leta ali 100.000 km splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prrjavenje.

Predvideni redni servisi:
Servisni interval na 20.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	1.501	kasko zavarovanje (2):	4.445
gorivo	13.742		
gume (1):	1.900	Skupaj:	35.185
izguba vrednosti po 5 letih:	10.290	Strošek za prevoženi km:	0,35 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	3.280		

(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 = 1°C / p = 991 mbar / rel. vl. = 54 % / Gume: Goodyear Eagle Ultragrip 205/50 R 17 H / Stanje kilometrskega števca: 5.744 km

Vozne lastnosti

	s
0–100 km/h:	10,7
402 m z mesta:	17,8
	(130 km/h)

Prožnost

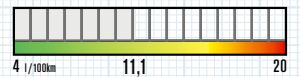
50–90 km/h (IV/V):	14,7 s/18,2 s
80–120 km/h (V/VI):	19,7 s/25,3 s

Največja hitrost

194 km/h
(V. in VI. prestava)

Poraba goriva

	l/100 km
najmanjše povprečje	7,9
največje povprečje	12,0
skupno testno povprečje	11,1

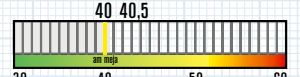


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	VI.
Prestava				
50 km/h	60	58	56	55
90 km/h	64	62	60	60
130 km/h		66	65	64
Prosti tek	36			

Zavorna pot

	m
od 130 km/h:	73,9
od 100 km/h:	40,5
	(AM meja 40 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

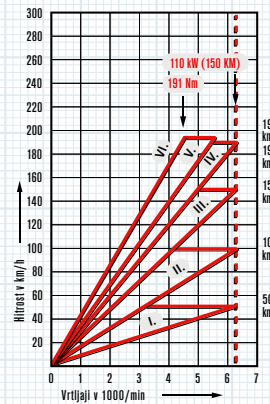
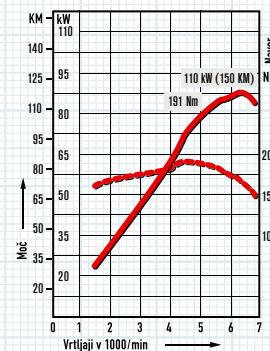


DIAGRAM MOTORJA:



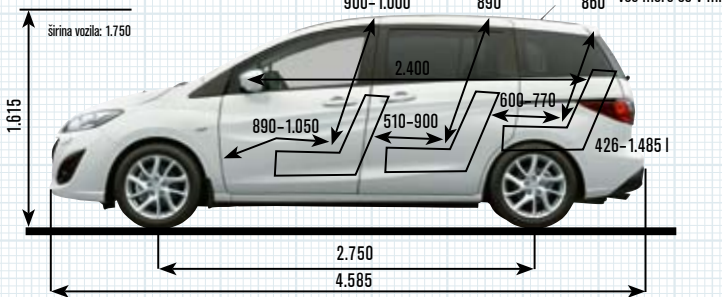
UŽITEK V VOŽNJI:

Mazda5 seveda ni namenjena dinamični vožnji, res pa je, da tudi med ovinki ni neobgljena.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 87,5 × 83,1 mm – gibna prostornina 1.998 cm³ – kompresija 11,5 : 1 – največja moč 110 kW (150 KM) pri 6.200/min – srednja hitrost bata pri največji moči 17,2 m/s – specifična moč 55,1 kW/l (74,9 KM/l) – največji navor 191 Nm pri 4.500/min – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – po 4 ventili na valj. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – prestavna razmerja I. 3,454; II. 1,736; III. 1,161; IV. 0,914; V. 0,795; VI. 0,645 – diferencial 4,105 – platišča 7J × 17 – gume 205/50 R 17, kotalni obseg 1,92 m. **Voz in obese:** kombilimuzina – 5 vrat, 7 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijalne vzmeti, teleskopski blazinički, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.485 kg – dovoljena skupna masa 2.125 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.600 kg, brez zavore: 600 kg – dovoljena obremenitev strehe: 75 kg. **Zmožljivosti (tovarna):** največja hitrost 194 km/h – pospešek 0–100 km/h 11,0 s – poraba goriva [ECE] 9,0/5,7/6,9 l/100 km, izpust CO₂ 159 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.750 mm – kolotek spredaj 1.530 mm – zadaj 1.520 mm – rajdni krog 10,6 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.510 mm, v sredini 1.510, zadaj 1.310 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, v sredini 480, zadaj 380 mm – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 60 l.



Prostornina prtljajnika, izmerjena z AM standardnim kompletom
5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l),
1 × kovček (85,5 l), 2 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).
7 sedežev: 1 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – varnostni zračni zavesi – pritrdišča ISOFIX – ABS – ESP – servo volan – samodejna klimatska naprava – električni pomik šip spredaj in zadaj – električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali – radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom – večopravilni volanski obroč – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice – po višini in globini nastavljljv volanski obroč – tipalo za dež – po višini nastavljljv voznikov sedež – deljiva sredinska klop – potovalni računalnik – tempomat.

OCENA

Zunanost (15)	12	Zunanja oblika je dovolj všečna in sodobna.
Notranost (125)	98	Razočara le sistem zlaganja druge sedežne vrste. Karakuri je zastarel, hočemo tri ločene sedeže.
Motor, pogon, podvozje (65)	53	Dvolitrski bencinec seveda ne more biti vzor varčnosti, je pa tih in uglajen.
Vozne lastnosti (70)	61	Pregledna, živahna, dovolj okretna. Mazda5 se dobro znajde tudi v mestu.
Zmožljivosti (35)	25	Najmočnejši motor v kombinaciji z ročnim menjalnikom je precej zmogljiv.
Varnost (45)	36	Rezultatov Euroncap sicer še ni, a je že prejšnja dobila pet zvezdic.
Gospodarnost (65)	45	Cena je kar ugodna, povprečna poraba bencinskega motorja pa naredi svoje.
Skupaj	330	Škoda, da se nove Mazde5 inženirji niso lotili bolj temeljito. Sicer dober avto kvari nekaj nadležnih malenkosti.

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

- zvočna izolacija
- motor
- drсна vrata
- rošenje vetrobranskega stekla
- sistem sedežev v drugi vrsti
- le osnoven sistem za prostoročno telefoniranje
- motor se pri zagonu s sistemom i-stop preveč strese