

# Velika igračka za malčke?

Če vprašate mojega triletnega sina, kateri limuzinski kombi mu je najbolj ostal v spominu, vam bo kot iz topa izstrelil: »Mazda5!« Na vprašanje, zakaj prav ta avtomobil, pa bo po otroško preprosto odvrnil: »Ker ima gumbke.«

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

►► Električno pomična drsna stranska bočna vrata so (načeloma) zelo priročna zadeva. Ko se odpravljate iz trgovine, jih lahko s ključem že od daleč odkleneš in odpreš ter roke hitro razbremeniš številnih vrečk. Tudi zapiranje ne pomeni težav: ključko le pobožaj ali pritisneš na gumb (na zagonskem ključu ali levo spodaj pod volanskim obročem) in vrata se počasi zaprejo. Seveda elektrika takoj ustavi delovanje, če 'zatipa' kakšno oviro, recimo nepazljivo otroško roko, po trkih pa naj bi drsna vrata še vedno omogočala nemoten prehod iz vozila, kar dokazuje pet zvezdic Euro NCAP. Poleg tega so električno pomična vrata tudi zabavna za otroke, vsaj prvi teden. »Lahko jaz, lahko jaz?« je bilo



vsakodnevno moledovanje mojega sina za ključ, da bi – ko se je seveda najbolj mudilo v vrtec in službo – vsaj trikrat zaporedoma odprl in zaprl vrata na vsaki strani. Pritiskanje na gumbke tako nehote postane pravi užitek za otroke in hkrati nočna mora za starše. Verjemite, preverjeno vsaj trikrat na dan! Na nosilni fotografiji pa lahko vidite, da ni treba biti tako majhen za igranje z Mazdo5. Kajne, Saša?

Mazda5 je doživela nekaj oblikovnih sprememb, ki jih lahko zlahka uvrstimo v rubriko osvežitev ali posodobitev, nikakor pa ne v rubriko temeljita prenova. Če smo čisto natančni, zunanost tega niti ne potrebuje, saj je še dovolj sodobna, odslej pa še malce sorodna preostalim Mazdinim modelom. Povsem druga pesem je v notranjosti. Materiali so kakovostni, vendar preživeti, oblika pa dokazuje, da je Mazda5 že pri predstavitvi pred štirimi leti igrala bolj

na karto uporabnosti kot lepih detajlov. Zato boste kljub dejstvu, da ste kupili nov avtomobil, imeli v Mazdi5 občutek, da se vozite v starem ... Sedeli boste dobro, predalov za drobnarije je veliko, samodejna klimatska naprava deluje učinkovito, vzdolžno pomični zadnji sedeži (srednjega lahko celo skrijemo!) primerno razvajajo tudi odrasle, zadnja dva sedeža sta načeloma skrita v dnu prtljavnika, zaradi manj prostora za noge pa sta v zgornjem položaju primerna le za otroke. Voznikov delovni prostor je ergonomsko oblikovan, pripombo pa smo imeli le na potovalni računalnik, ki sočasno podaja le malo informacij. Največja zamera (če ne štejemo stare notranjosti) je letela na šeststopenjski menjalnik. Prestavna ročica se je ob mrzlih jutrih trdo in glasno sprehajala od zobnika do zobnika, sicer je bilo malo bolje, ko se je olje malce ogrelo, a vendar ... Mogoče je imela Petica nekaj smole, da smo se vanjo usedli po Šestici. Brez kančka slabe

vesti lahko potrdimo, da je v Mazdi6 menjalnik bistveno (res bistveno!) boljši. Predvsem pa nežno prehaja iz prestave v prestavo, medtem ko je bilo vsaj v testni Mazdi5 to početje bolj boj s stisnjenimi zobmi kot pa prijetno opravilo. Dvolitrski turbodizel s 143 'konji' je pravi za ta avtomobil. Je dovolj varčen in primerno obdarjen z navorom, tako da tudi daljši klanci pri polno naloženem avtomobilu niso težava. Mogoče bi si želeli več (zvočne) uglajenosti, omenimo pa naj še, da v drugi prestavi pri polnem plinu, ko turbo puhalo zadnja s polnimi pljuči, rado trga volanski obroč iz rok. Skratka, še enkrat se je pokazalo, da Mazda izdeluje kakovostne avtomobile, vendar pa pri motorjih še vedno malce zaostaja za tekmeci.

Tisto, kar poleg uporabnosti daje Mazdi5 največji pečat, je kakovost izdelave. Zato s svojim jeklenim konjičkom verjetno ne boste najbolj občudovani v družini prijateljev, boste pa vsekar prva izbira za daljše poti. ◀◀

| Mazda5 CD143 TX Plus

## Mazda5 CD143 TX Plus

Cena osnovnega modela: 25.990 EUR  
Cena testnega vozila: 26.476 EUR

### NAŠE MERITVE

T = 14 °C / p = 1.110 mbar / rel. vl. = 33 % / Stanje kilometrskega štovca: 4.659 km

### POSPEŠKI

0-100 km/h: 10,8 s  
402 m z mesta: 17,8 s (128 km/h)  
1.000 m z mesta: 32,4 s (161 km/h)

### PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.): 9,1 s / 15,5 s  
80-120 km/h (V./VI.): 9,8 s / 13,8 s

### NAJVEČJA HITROST

197 km/h (VI. prestava)

### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 42,0 m (AM meja 40 m)

### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,9 l/100 km

### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.998 cm<sup>3</sup> - največja moč 105 kW (143 KM) pri 3.500/min - največji navor 360 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Goodyear Ultragrip 7 M+S).

Mase: prazno vozilo 1.540 kg - dovoljena skupna masa 2.230 kg.

Mere: dolžina 4.505 mm - širina 1.755 mm - višina 1.665 mm - prtljajnik 426-1.678 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivost: največja hitrost 197 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,4 s - poraba goriva [ECE] 7,3/5,7/6,3 l/100 km

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ vzdolžno pomični zadnji sedeži
- ▲ poraba goriva
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ sedem sedežev
- ▲ dvojna električna drsna vrata

- ▼ oblika in materiali armaturne plošče
- ▼ trd menjalnik
- ▼ slabo pregleden zaslon potovalnega računalnika
- ▼ premalo uglajen motor

## Končna ocena

Mazda5 kljub oblikovni osvežitvi še vedno ostaja družinski avtomobil, ki bolj kot razvaja čutila, zbujajo zaupanje. Z njo se ne boste hvallili pred prijatelji, bo pa prva izbira, če bo treba na daljšo pot brez (tehničnih) težav.