



Ukročena surovi

Bližnja prihodnost med bencinskimi motorji je znana: spet se vračajo, za tiste najzmogljivejše različice, bencinski turbomotorji. Izpred desetletja in pol se jih še dobro spominjamo: bili so surovi in takšni za manj zahtevne neprijetni v vožnji.

Ne glede na to, kaj sledi v naslednjih vrsticah, je jasno: takšne Mazde ne bo kupil umirjen voznik. Toda tudi med temperamentnimi je le malo takšnih, ki bi se športno hoteli voziti ves čas, in še manj takšnih, ki ne bi vsake toliko avtomobila dali v uporabo - recimo - svoji partnerki. Zato sledi dobra novica: ta Mazda je načelno prijazen avtomobil, ki ga lahko povsem umirjeno in lagodno vozi vsakdo, ne da bi pri tem trpel.

V njej sta najpomembnejša dva kosa mehanike: motor in sklopka. Slednja nima z dirkaškimi ničesar skupnega, se pravi, da odvaja navor z motorja na menjalnik mehko in v daljšem gibu stopalke,

kar pomeni, da se 'obnaša' kot vse druge sklopke, za katere v avtomobilizmu lahko rečemo povprečne. Drugačna je le v toliko, da mora prenesti do 380 njutonmetrov navora, ampak tega v voznikem sedelu načelno ne občutite.

Pa motor? V časih, ko je imela Lancia Delta Integrale v dvolitrskem motorju nekaj več kot 200 surovih konjskih moči (in dirkaško trdo, 'kratko' sklopko), tovrstnih avtomobilov ni bilo (vedno) prijetno voziti. Kako so se časi spremenili, kaže (tudi) Mazda6 MPS: 260 konjev iz 2,3-litrskega štirivaljnika je nekako podobna karakteristika, a po značaju povsem drugačna. Zmogljivost tudi ob povsem pohojenem plinu odločno, a vseeno



(dvignjen motorni pokrov, na primer, je takšen zato, ker je pod njim nameščen 'intercooler'), le par izpušnih cevi (na vsaki strani zadka po ena) malce razočara, saj sta zajetna ovala dolga le nekaj centimetrov, za njima pa povsem nedolžni pravi izpušni cevi majhnih mer. In še barva: srebrno bo naročil ekonomist, ki bo izračunal, da bo verjetno takšno nekoč lažje prodal, človek z dušo pa bi se najbrž raje odločil za rdečo, pri kateri detajli pridejo veliko bolje do izraza.

A na vožnjo barva še vedno ne vpliva. S svojo mehansko zasnovo je ta MPS še zlasti odlična v dveh primerih: na hitrih dolgih ovinkih (poleg dobrega vođenja koles in gum) zaradi dolge medosne razdalje, na spolzkih kratkih ovinkih pa zaradi elektronsko nadziranega štirikolesnega pogona, ki je sposoben deliti motorni navor zvezno v razmerjih (naprej : nazaj) od 100 : 0 do 50 : 50 odstotkov. Če vozniku uspe motorne vrtljaje obdržati med 3.000 in 5.000 v minuti, bo užitek že precej, saj ima motor v tem področju, kot bi rekli Britanci, odličen 'pull', se pravi, da odlično vleče po zaslugi svoje (turbo) zasnove. Z dvigovanjem vrtljajev do 6.000 v minuti postane MPS avtomobil z lastnostmi, ki so blizu dirkaškim, in čeprav elektronika prekine delovanje

nesunkovito narašča, za kar so zaslužni neposredni vbrizg bencina, Hitachijevo turbopuhalo (1,07 bara nadtlaka) z vmesnim hladilnikom polnilnega zraka, pametno zasnovana pot delovnega medija (sesalni sistem, zgorevalne komore, izpušni sistem) in seveda nadzorna elektronika.

Nekaj surovosti je ostalo: po odvzetem polnem plinu skoraj nemoteče in precej mehko motor cukne. In presenetljivo je pri tej Mazdi še najbolj neprijetno nekaj, kar ne z motorjem ne s sklopko nima nič skupnega: stopalke. Tisti za zavoro in sklopko sta dokaj trdi in če že ne prva, je druga (za sklopko) tista, ki spremeni počasna premikanja ('stop & go') v gnečah na cesti v najprej manj-

šo, po daljšem času pa v vse večjo muko.

Načelno in v večini primerov gospa verjetno ne bo godrnjala, ko bo šlo za vožnjo. Utegne pa se ustaviti pri karoseriji; MPS je namreč lahko le limuzina in čeprav ima med podobnimi zelo velik pokrov prtljažnika (lažji dostop), bi pri Mazdi zmagali, če bi MPS ponudili vsaj kot uporabnejšo kombilimuzino (pet vrat), če že ne kot uporabnejši in bolj trenden kombi. A glede tega, vsaj v tem trenutku, ne moremo nič.

Da bi se ločila od drugih Šestic, ima MPS nekaj zunanjih sprememb, zaradi katerih je že na oko agresivnejša oziroma športna. V večini primerov gre za skladnost videza in uporabnih detajlov



Test | Mazda6 MPS



motorja pri 6.900 vrtljajih v minuti, je takšno početje nesmiselno: že tako ne majhno porabo še krepko poveča in zaradi šeststopenjskega menjalnika, katerega prestave se odlično prekrivajo, končne zmogljivosti niso bistveno boljše.

Pri vožnji s hitrostjo 160 kilometrov na uro bo motor zahteval več kot 10 litrov goriva na 100 kilometrov, pri stalnih 200 kilometrih na uro (okrog 5.000 vrtljajev v minuti v 6. prestavi) bo poraba že 20 litrov, če pa bo voznik poznal le skrajno lego stopalke plina, se bo poraba dvignila na povprečnih 23 litrov na isti razdalji, hitrost pa bo (ob ne povsem prazni cesti) vselej blizu 240 kilometrov na uro, kjer elektronika prekine pospeševanje.

Pri športnih avtomobilih s štirikolesnim pogonom je vedno zanimivo obnašanje na spolzkem asfaltu ali na makadamu. MPS se tu izkaže odlično: pričakovali bi sicer, da se bo seštevek zaostanka turbopuhala in viskozne sklopke seštel v zelo opazen zaostanek, a se izkaže, da kombinacija hitro prime. Zaostanka je le toliko, da je pri dirkaškem načinu vožnje treba pohoditi plin trenutek prej kot sicer. Če so pri tem motorni vrtljaji nad 3.500 v minuti, sledijo prvinski užitki: zadek odnese in odzemanje volana ohranja začrtano smer. Lepo pri tej Mazdi je še, da zadek odnese tudi ob hitrem odzemanju plina (in seveda še izraziteje pri zaviranju), kar utegne rešiti marsikateri ovinek, dobro pa se je (tudi pri tem) štirikolesnem pogonu spomniti, da velikokrat bolj kot zaviranje v ovinku pomaga poln plin. Za to je seveda treba imeti motor v pravih vrtljajih (prestavi!), več vozniskega znanja in ... khm ... pogum. Saj veste, katero besedo imam v mislih.



Celoten vtis lepo dopolnjuje tudi preostala mehanika: učinkovite zavore (čeprav so bile v testni Mazdi že precej glasne), natančen volan (ki je odličen, dokler od njega ne zahtevaš zares hitrih gibov oziroma sukanj) in zanesljivo podvozje, ki je zares dobra vmesna pot med zanesljivo športno togostjo in odlično prijaznostjo do potnikov tudi na daljših, manj dirkaških vožnjah. Zelo dober je tudi menjalnik, s kratkimi in natančnimi gibi ročice, a s podobno lastnostjo kot volan: ne mara zelo hitrih gibov ročice.

Najmanj športni v Mazdi6 MPS so sedeži: od njih bi pričakovali učinkovitejši bočni oprijem, usnje je tudi precej drseče in po daljšem sedenju postanejo utrujajoči za hrbet. Z vidika športne uporabnosti so precej boljši veliki in pregledni merilniki s 'čisto' rdečo grafiko, še vedno pa je, kot v vseh Mazdah6, slab informacijski sistem; ta na eni strani malega zaslona pokaže ali uro ali podatek s skromnega potovalnega računalnika, na drugi pa ali nastavljeno temperaturo klimatske naprave ali zunanjo temperaturo. In tudi





ergonomija upravljanja tega sistema ni posebej pohvalna. MPS ima še serijsko navigacijsko napravo, ki je res uporabna, a z nekoliko neposrednim menijem.

Ampak kakorkoli obrnete: celotna mehanika na čelu s turbomotorjem je v Mazdi6 MPS lepo vzgojena in ukročena in ni se treba zapeljati po ovinkih dirke formule 1 v Monte Carlo, da bi to dognali; že makadamski ovinki z vzponi in s spu-
sti čez Krim lahko prepričajo. ■



Mazda6 MPS

CENA:	(MMS)
Osnovni model:	8.321.000 SIT
Testno vozilo:	8.321.000 SIT
Moč:	191 kW (260 KM)
Pospešek:	6,1 s
Največja hitrost:	240 km/h
Povpr. poraba:	12,2 l/100 km

NAŠE MERITVE

(T=17 °C / p=1012 mbar / rel. vl.: 64 % / Stanje km števec: 7321 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	6,1
402 m z mesta:	14,3
	(158 km/h)
1000 m z mesta:	26,1
	(202 km/h)

Prožnost

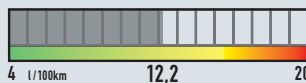
50-90 km/h (IV./V.):	6,6/10,5
80-120 km/h (V./VI.):	6,4/13,9

Največja hitrost

240 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	10,7
največje povprečje	25,5
skupno testno povprečje	12,2

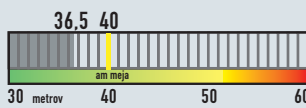


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	56	55	55	55
90 km/h	66	63	62	61
130 km/h		68	67	66
Prosti tek				36

Zavorna pot

od 100 km/h:	36,5 m
	(AM meja 40 m)



Napake med testom

- brez napak

Mere:

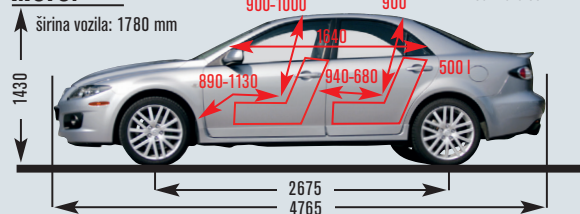


DIAGRAM MENJALNIKA:

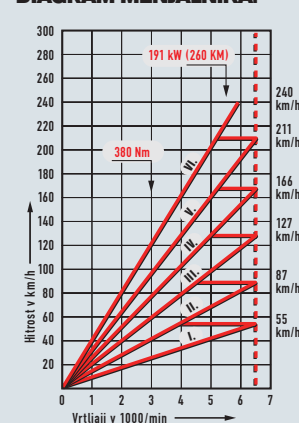
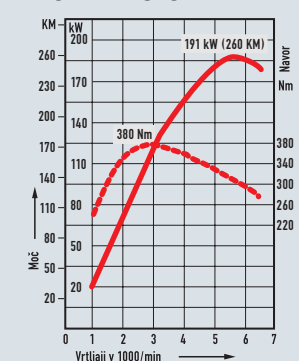


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



Drobne pomanjkljivosti (volan in menjalnik ne zmoreta biti zelo hitra) ne pokvarijo splošnega navdušenja: ko nam je uspelo najti lep makadam, smo bili v sedmih nebesih.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 2261 cm³ - največja moč 191 kW (260 KM) pri 5500/min - največji navor 380 Nm pri 3000/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/45 R 18 Y (Bridgestone Potenza RE050A).

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečni vodili, vzdolžni vodili, vijačni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 11,9 m - posoda za gorivo 60 l.

Mase: prazno vozilo 1590 kg - dovoljena skupna masa 2085 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 240 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,6 s - poraba goriva (ECE) 14,1/8,0/10,2 l/100 km.

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)



Ocena

Zunanost (15)	13	Tule smo morali upoštevati barvo: v srebrni je namreč precej manj izrazita kot v - recimo - rdeči.
Notranost (140)	122	V športnem avtomobilu pričakujemo boljše merilnike. Rahlo peša ergonomija. Premalo uporaben prtljajnik.
Motor, menjalnik (40)	36	Motor je teoretično in praktično odličen. Menjalnik ne dopušča dirkaško hitrih gibov ročice - pretikanj.
Vozne lastnosti (95)	83	Odlična lega na cesti, zelo dober volan in za vsakdanjo uporabo pretrde stopalke, zlasti za sklopko!
Zmogljivosti (35)	32	Zmogljivosti so športne in skoraj dirkaške, kljub ukročeni pogonski mehaniki.
Varnost (45)	42	Pogrešamo sledljive žaromete. Dobra lastnost: popolnoma izklopljiv stabilizacijski sistem.
Gospodarnost (50)	34	V navidez visoko ceno je všteti odličen paket opreme in mehanike, vključno z zmogljivostmi.
Skupaj	362	Čeprav je zelo kultiviran športni avtomobil, ne meri kar na kupce vsepovprek. Poleg motorja izstopa vrhunska lega, še zlasti pa je razveseljiva cena paketa. In na koncu je ta MPS lahko tudi družinski avtomobil - čeprav z le štirimi vrati.

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

- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ motorna kultiviranost
- ▲ podvozje
- ▲ pogon
- ▲ oprema
- ▲ lega na cesti

- ▼ slab informacijski sistem
- ▼ trda stopalka sklopke
- ▼ neugleden izpuh
- ▼ sedeža
- ▼ poraba goriva
- ▼ neprilagodljiv prtljajnik
- ▼ ni opozorila za odprt pokrov prtljavnika