

# Staro za novo

Po novem je 'konjenica' Mazde6 sveža in galopira v smeri plinskega olja ter daje večnemu vprašanju, ali dizel ali bencin, novo dimenzijo. Vsaj pri Šestici.

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavličič

▶ Seveda nam je všeč Mazda6 z 2,5-litrskim bencinskim motorjem, a naša čustva do nje ohladijo njeni dokaj visoki stroški upravljanja. Bi bencinskega 1.8. ali 2.0? Hmm, premalo moči, da bi narisala nasmešek na obraz. Dizli? Hmm, dokaj zmogljivi, a ne nosijo kravate kot pri nekaterih konkurentih. Manjka jim njihova uglajenost. No, jim je manjkala, saj je zdaj pod motornimi pokrovi Šestic povsem sveže orožje: za 0,2 litra povečani dvolitrski dizel v treh različicah moči. Daljši gibi batov, skrajšane ojnice, nov spodnji del iz aluminija, bolj tog blok, verižno gnane gredi zoper tresljaje, veriga za pogon ventilov namesto jermena in še kup novosti na papirju obljublja občutne spremembe na bolje. In praksa? V dokaj hladnem jutru, ko prvič obrneš ključ zagonke ključavnice, nič razburljivo novega. Predgretje je zado-



“Menjalnik je učbeniški primerek svoje vrste.”

stno kratko, da ni predolgo, zvok pa tipično dizelski. Tudi novi 2.2 CD163 zabrunda, a brez skrbi, sosedje vas zaradi tega ne bi smeli polivati z mrzlo vodo. Speljemo, motor je iz metra v meter bližje pravi delovni temperaturi, prepričevanje se lahko začne. Novi CD dokaže, da je za umirjeno vožnjo uporaben že nad prostim tekom, zelo lahkotno sledi prometnemu toku s položajem igle merilnika vrtljajev med 1.500 in 1.800/min, nad tem pa se preprosto razživi. Navor, ki ga vse do 3.000/min ne zmanjka, skrbi, da je elektro-

nika, ki bdi nad pogonskimi kolesi, polno zaposlena, a brez občutka, da je moči preveč. Nedavno smo preizkusili kombijevsko Šestic s prejšnjim dizlom, sicer šibkejšim (CD140), zato primerjava ni bila težka: novi je v spodnjem območju vrtljajev radodarnější z močjo in s tem uporabnejši, prehod v območje polne živahnosti pa je mehkejši. Ta nesurovost bo kupcem takole motorizirane Šestice zagotovo všeč. Sicer tudi pri novem dizlu ne gre prezreti značilne zgodbe pivcev plinskega olja, ki se kaže v zadostni ponudbi

moči šele v območju od približno 1.800 do 2.000/min (najočitneje pri hitrem vključevanju v promet), ko tudi takšna Mazda zadira s polnim hladilnikom polnilnega zraka, sapa pa ji ne poide niti pri vstopu v rdeče polje merilnika vrtljajev. Vseeno pa je prehod med 'zerno voljo' in 'navdušenjem' manj izrazit in skoraj povsem nemoteč. CD163 lahko uporabljate na dva načina. Od druge tretjine vrtljajev navzgor za uživaško dinamično vožnjo, za katero navija tudi čudovit šeststopenjski menjalnik (kratki in zelo natančni

gibi prestavne ročice), ali pa se preprosto prepustite lenarjenju s prestavno ročico in se vozite umirjeno že s kakim tisočakom in pol vrtljajev. Navora je za takšno prakso dovolj. Ko je CD163 ogret, se pred agregatom, ki ga je zamenjal, pokaže še s tišjim delovanjem. Pri avtocestnih 130 kilometrih na uro (šesta prestava, okoli 2.250/min) je skoraj neslišen, za ušesne bobniče pa je še vedno udoben tudi pri 150, 160 ... km/h. Pri čakanju ob rdeči luči in ugasnjenem radiu novi CD ne skriva dizelskega porekla, a tudi tu je Mazda naredila korak naprej, saj je agregat tišji pa tudi tresljajev je manj. Poraba? Inženirji, ki so motorju povečali

moč, pravijo, da je agregat manj žejen kot predhodnik. Na testu neposredne primerjave nismo opravili, zato o njej ne bomo sodili, sta pa podatka 7,7 in 11,5 litra na 100 prevoženih kilometrov dovolj jasna, da voznik ve, kaj lahko od takšne Mazde, ki brez voznika, potnikov in prtljage tehta čez tono in pol, sploh pričakuje. Potovalni računalnik, ki je mimogrede tako nespretno zastavljen, da bi morali nekoga razporediti na drugo delovno mesto, pri hitri vožnji pokaže tudi več kot 15



## Mazda6 SPC CD163 TE Plus

Cena osnovnega modela: 29.090 EUR  
Cena testnega vozila: 29.577 EUR

### NAŠE MERITVE

T = 3 °C / p = 989 mbar / rel. vl. = 63 % / Stanje kilometrskega števca: 7.031 km

### POSPEŠKI

0–100 km/h: 9,0 s  
402 m z mesta: 16,7 s (137 km/h)

### PROŽNOST

50–90 km/h (IV/V): 7,2 s/12,5 s  
80–120 km/h (V/VI): 9,1 s/12,3 s

### NAJVEČJA HITROST

210 km/h (VI, prestava)

### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 42,4 m (AM meja 39 m)

### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,6 l/100 km

### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.183 cm<sup>3</sup> - največja moč 120 kW (163 KM) pri 3.500/min - največji navor 360 Nm pri 1.600–3.000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/50 R 17 V (Goodyear Ultragrip Performance M+S).

Masa: prazno vozilo 1.510 kg - dovoljena skupna masa 2.135 kg.

Mere: dolžina 4.765 mm - širina 1.795 mm - višina 1.490 mm - prtljažnik 520–1.351 l - posoda za gorivo 64 l.

Zmogljivost: največja hitrost 210 km/h - pospešek 0–100 km/h 9,2 s - poraba goriva (ECE) 7,0/4,8/5,7 l/100 km.

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oblika
- ▲ prostornost
- ▲ položaj za volanom
- ▲ motor
- ▲ podvožje
- ▲ menjalnik
- ▲ prtljažnik (velikost, obdelava, ravno dno ob podrtih sedežih ...)

- ▼ nizek spodnji rob prednjega odbijača
- ▼ upravljanje potovalnega računalnika
- ▼ brez parkirnih tipal

### Končna ocena

Čeprav prejšnja generacija CD-jev ni bila slaba, je nova toliko boljša, da je pri Šestici odgovor na vprašanje, kateri motor izbrati, le eden: dizla. Ne vidimo razloga, zakaj bi izbrali močnejšo (CD185) različico, saj je že ta dovolj zmogljiva in hkrati uglajena, da naredi iz kombijevske Mazde6 (ob pomoči druge mehanike) zelo dober avtomobil.