

# Bolj neposredno

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič



Kot leto prihoda zadnje generacije Mazde6 na trg avtomobilske biblije zaznamujejo leto 2007, zato morda četrto leto ni tako kratka doba za prenovo, kot bi pričakovali na prvo oceno. Po treznem razmisleku je Šestica 'lišpanje' potrebovala, čeprav skromno, a na pravih mestih.

► Pojdimo lepo po vrsti od prednjega do zadnjega odbijača, v notranjost in nazaj pod motorni pokrov. Mazda se je pri prenovi lotila limuzine, kombilimuzine in kombija.

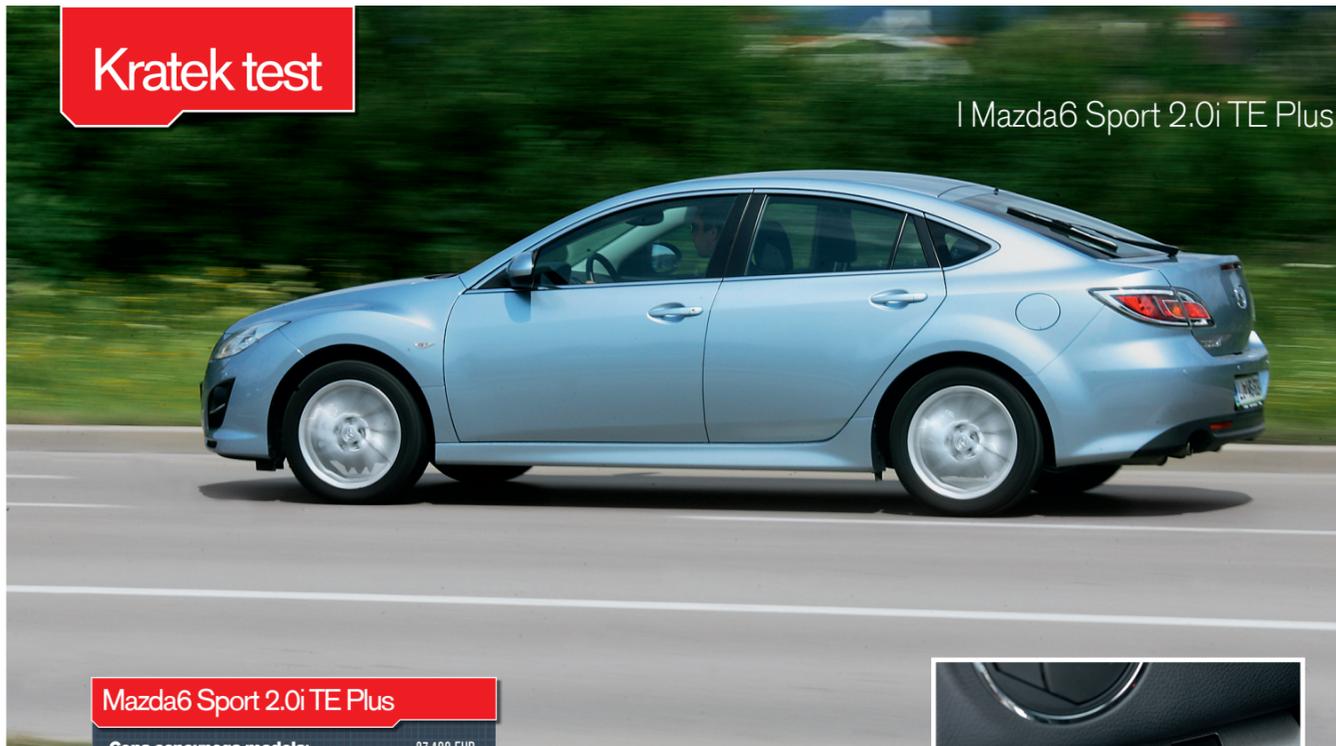
Naša testna z oznako Sport je jasno petvratna kombilimuzina, ki jo bodo od neprenovljene na videz ločili le najbolj zvesti privrženci znamke z Daljnega vzhoda, saj so prednje luči

le malenkostno spremenjene, nova je prednja maska, poleg meglenk in plastike okrog njih so novi tudi zadnje luči in platišča. Zunanost je tako na hitro skoraj enaka. Pri Mazdi pravijo, da je novinka od spredaj premium videza, športna in drzna. Bo že držalo, le pogledajte jo. Bolje opremljene Šestice imajo še večji Mazdin logotip – kot bi se hotele bahati s poreklom. Kupce bi moralo razveseliti tudi

## | Mazda6 Sport 2.0i TE Plus

dejstvo, da je prenova Mazdi6 prinesla dve novi barvi karoserije. S podobno zmerno opremljenostjo se pohvali notranjost, kjer je nov volanski obroč z navolanskimi gumbi, ki so bolj v koraku s časom kot v preteklosti in so dobrodošla novost. Novo je oblažljenje, kljub osvežitvam pa potniki v Mazdi6 v notranjosti nimajo občutka, da sedijo v premium avtomobilu. Šestica bi morala v ta namen dobiti prestižnejšo notranjost, znebiti pa bi se morala plastike, kot so vrata predalčka pred prestavno ročico in stikala za gretje prednjih sedežev, ki nehote vzbujajo vtis, da so del kakšnega terenca. Japoncem je uspelo pregnati del dolgčasa z novimi, privlačnejšimi merilniki oziroma z njihovo drugačno osvetlitvijo. Pod strop so dodali še nosilec za očala.





### Mazda6 Sport 2.0i TE Plus

**Cena osnovnega modela:** 27.490 EUR  
**Cena testnega vozila:** 27.980 EUR

#### NAŠE MERITVE

T = 25 °C / p = 1150 mbar / rel. vl. = 33 % / Stanje kilometrske številke: 9.280 km

#### POSPEŠKI

0-100 km/h: 10,0 s  
 402 m z mesta: 17,2 s (137 km/h)

#### PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.): 10,5 s / 14,2 s  
 80-120 km/h (VI./VII.): 14,5 s / 17,1 s

#### NAJVEČJA HITROST

215 km/h  
 (VI. prestava)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 40,1 m (AM meja 39 m)

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje: 8,6 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.999 cm<sup>3</sup>  
 - največja moč 114 kW (155 KM) pri 6.200/min - največji navor 193 Nm pri 4.500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/50 R 17 W (Continental ContiSportContact3).

Mase: prazno vozilo 1.435 kg - dovoljena skupna masa 1.955 kg.

Mere: dolžina 4.755 mm - širina 1.795 mm - višina 1.440 mm - medosna razdalja 2.725 mm - prtljajnik 510-1.702 l - posoda za gorivo 64 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 215 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,3 s - poraba goriva (ECE) 9,6/5,3/6,9 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 159 g/km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostornost
- ▲ oblika
- ▲ nezahtevnost za uporabo
- ▲ preprosto zlaganje zadnje klopi
- ▲ velik prtljajnik
- ▲ tih tek motorja
- ▲ volan

- ▼ brez 'premium' občutkov
- ▼ poraba goriva
- ▼ motor še vedno ne navdušuje
- ▼ ni dnevni luči

### Končna ocena

Zavoljo navora in manjše porabe bi se raje odločili za enega izmed Mazdinih odličnih dizlov, še zlasti zato ker so cene podobne.

Pri vožnji v klanec pomaga novost - sistem za speljevanje v klanec, Mazda6 pa ima zdaj tudi sistem, ki voznika opozarja na dogajanje v mrtvih kotih. Prostorske razmere so načeloma enake kot pred prenovno, kar pomeni tudi radodaren prtljajnik, velik od 510 litrov, ki se pusti zelo preprosto povečati. Povečan, za povečavo je treba le sprostiti deljivi naslonjali zadnje klopi, ponuja uporabno ravno dno. Cena takšne, dobro opremljene Mazde (paket TE Plus) znaša dobrih 27 tisočakov. Povsem sprejemljivo, glede na dobljeno: pet zvezdic EuroNCAP-a, kopica varnostnih blazin, ESP, nadzor mrtvih kotov, dvopodročna klimatska naprava, ozvočenje Bose, prostornost ... Mazdini inženirji so prenovili vpetje in blažilnike prednje osi Šestice, spremembe so na točkah vpetja volanskega mehanizma, posodobljeni so vpetje in blažilniki zadnje preme, ki ima večjo togost. Šestica še naprej deluje čvrsto, volanski mehanizem pa s svojo natančnostjo zahteva nekaj kilometrov vaje, da se ga voznik navadi. Je namreč pravo zdravo nasprotje nekaterim pretirano servoojačnim volanskim mehanizmom, ki vozniku ne dovolijo, da bi na dlaneh čutil, kaj se dogaja z avtomobilom. Ne pri Mazdi6, ki tudi v prenovljeni izdaji ostaja dobro vodljiv avtomobil z zanesljivo lego na cesti. Glavna tehnična novost je novi dvolitrski motor z neposrednim vbrizgom, ki ga poznamo že iz manjše Mazde3, v kateri pa obstaja z varčevalnim sistemom start-stop. Motor, ki izpolnjuje predpise Euro5, je v primerjavi z dvoliterskim predhodnikom močnejši za osem 'konjev' in po Mazdinih podatkih porabi za tri decilitre manj goriva na 100 prevoženih kilometrov. 2.0 DISI tako zmore 155 'konjev' in 193 Nm navora, kar že na papirju ne obljublja dirkaških zmogljivosti, praksa pa domneve potrdi.



"Pet zvezdic EuroNCAP-a, kopica varnostnih blazin, ESP, nadzor mrtvih kotov, dvopodročna klimatska naprava, ozvočenje Bose, prostornost..."

Mazda6 Sport 2.0i TE Plus za rezultate, ki zadovoljijo voznike, željne zmerno dinamične vožnje, zahteva priganjanje do rdečega polja, čemur se motor, ki lepo zvezno 'servira' moč, sploh ne upira. Desetsekundni pospešek od 0 do 100 kilometrov na uro in največja hitrost 215 kilometrov na uro sta zadovoljiva. Potovalni računalnik pri vožnji v šesti prestavi s hitrostjo 130 km/h sporoča povprečno žejo med sedmimi in osmimi litri na 100 prevoženih kilometrov, težja noga na plinu pa porabo poveča za približno liter. Pri motorju veseli predvsem zvezno podajanje moči in iz tega izvirajoča nenaporna vožnja. Na odprti cesti je sicer pri prehitevanjih bolje pretakniti prestavo do dve navzdol. Motor bo bolj zadovoljil tiste voznike, za katere vožnja ni sproščanje ventilov, ampak udobna pot od točke A do B, obenem pa radi odmislijo stroške, kot je menjava turbopuhala, saj ga ta avtomobil nima. Menjalnik deluje malce robustno, česar smo pri Mazdah že navajeni in kar nas veseli, saj s to robustnostjo prihaja tudi učbeniška natančnost. ❄