

# 2.3

Človek se ob pogledu na novo Šestico še vedno nehote vpraša, kaj so pri Mazdi pravzaprav delali ves ta čas. Da niso znali izoblikovati avtomobila, ne bo držalo. Xedos 6 je kljub svojim enajstim letom, pa čeprav so ga medtem že prenehali izdelovati, še vedno zanimiv avtomobil. In hkrati neverjetno podoben Mazdi6, ki jo poznamo danes. Ampak pustimo to! Raje se posvetimo najmočnejši Mazdi6, ki je v tem času zagotovo že osvojila marsikatera srca.

Da je bila tokrat na našem parkirišču parkirana Mazda6 Sport 2.3 GT, je bilo pravzaprav mogoče ugotoviti le po biserno rumeni barvi. Napisov na zadku, ki bi razkrivali, za katero različico gre, namreč ni bilo zaslediti. Tudi šestnajstpalčna petkraka lita platišča, ki so tokrat krasila Šestico, delujejo na pogled precej manj agresivno kot sedemnajstpalčna, nameščena na Mazdi6 1.8i TE (AM16/2002). Šele podroben pogled pod zadnji odbijač pa je očem razkril, da se tam skrivata dve izpušni cevi, nameščeni na skrajnih robovih. Res škoda, da tega detajla niso znali bolj podariti.

## Ko obrnete ključ, ugotovite, da se da povsem spodobno živeti tudi s štirivaljnikom v nosu.

V notranjosti prav tako ni bilo opaziti večjih sprememb. Toda če smo povsem odkriti, jih tudi nismo pričakovali. Armaturna plošča je že v osnovi izoblikovana dovolj športno, tako da bi jo bilo povsem brez pomena spreminjati. Veliki merilniki, obrobjeni s kromom, so ponoči, tako kot vsa preostala stikala in informacijski zaslon, nameščeni desno od sklo-

pa merilnikov, osvetljeni v agresivno rdeči barvi. Sredinska konzola, čeprav je narejena iz plastike, želi spominjati na aluminij. In to ji zelo dobro uspeva. Volanski obroč, oblečen v usnje, razveseljuje s tremi kraki ter stikali za ukazovanje avdiosistemu in tempomatu. Poudarimo še, da je tako kot voznikov sedež izdatno nastavljen. Za ozvočenje so tokrat poskrbeli pri priznanem proizvajalcu avdio opreme Bose in tako lahko končno zapišemo, da tudi japonski avtomobili počasi pričenejajo razvijati nekoliko zahtevnejše ljubitelje dobrega zvoka. Kaj več bi si torej sploh še lahko želeli? Ksenonske žaromete? V paketu opreme GT dobite tudi te.

Tako kot satelitsko navigacijo skupaj z daljinskim upravljalnikom.

No, ob vsej športnosti, ki jo ponujajo Mazde6, predvsem pa ta, se človek seveda povsem upravičeno vpraša, kaj se skriva v nosu. Tokrat je to motor, ki predstavlja vrh palete, in sicer povsem nov 2,3-litrski štirivaljnik, v celoti izdelan iz lahke kovine, ki poleg šestnajstih ventilov v glavi skriva





tudi tehnologijo sekvenčnih časov odpiranja ventilov (S-VT). Ta ne optimizira le moči motorja in krivulje navora, ampak tudi porabo goriva ter emisijo izpušnih plinov. Torej sploh ni čudno, da agregat v celoti zadovoljuje standarde Euro IV. Jasno, najbolj zagrizeni zagovorniki evropskih avtomobilov bodo pripomnili, da tekmeči Mazda6 Sport v različici GT v svojih nosovih ponujajo tudi šestvaljne motorje z 200 in več konjskimi močmi. Že res, toda če že omenjamo evropske tekmece, moramo poudariti, da prostorno-

sti, ki jo ponuja Mazda6 na zadnji klopi in v prtljažniku, po večini niso dorasli. Ta pa gre zagotovo tudi na račun prostora pod motornim pokrovom.

### Napisov na zadku, ki bi razkrivali, za katero različico gre, ni.

In ko obrnete ključ ter zaženete motor, ugotovite, da se da povsem spodobno živeti tudi s štirivaljnim strojem v nosu. Tehnični podatki so obetavni, kar se hitro izkaže na cesti. Prestavna razmerja so odlično preračunana, motor se brez obotavljanja zavrti vse do številke 7000, kljub zajetni moči pa brutalnih sunkov med pospeševanji ne boste občutili.

Krivulja navora pač preveč lepo narašča. To seveda pomeni, da motor nikakor ni dirkaško uglašen. In ko pričnete odkrivati meje Mazda6 Sport 2.3 GT, ugotovite,

da enako velja tudi za stopalke, ki so preveč razmaknjene med seboj, da bi dovoljevale hkratno uporabo, za menjalnik, ki se odločno upira hitrim pretikanjem, pa tudi za volanski mehanizem, ki je sicer dovolj komunikativen, toda premalo neposreden. Veliko bolje se izkažejo lega, sistem DSC in zavore. Da motor v nosu poganja prednji kolesi, Mazda6 si-

cer ne uspe skriti, toda njena lega je kljub temu zelo dolgo povsem nevtralna. Ko je hitrost v ovinkih resnično prevelika, se najprej, kot je za avtomobile s to zasnovano značilno, zbudi nos, šele ob dodajanju volana oziroma popuščanju plina pa tudi zadek. Toda tega bodo ljubitelji športne vožnje celo veselili, saj je predvidljiv. Ob vsem tem se - kar je najpomembnejše - lahko v celoti zanesete na zavore, pa tudi izklopljiv DSC, ki tudi takrat, ko nadzoruje lego avtomobila, dopušča zmerno mejo športnih užitkov.

Vas skrbi, da je Mazda6 Sport 2.3 GT po vsem tem, kar ste prebrali, premalo športna za vas? Potem počakajte še malo! Na letošnjem pariškem avtomobilskem salonu so namreč predstavili Mazda6 MPS in če gre verjeti vodilnim, jo bodo kmalu pričeli tudi izdelovati. Takrat bomo k naslovu lahko dodali tudi turbo, v testu pa opevali še agresivni videz, 18-palčna platišča, štirikolesni pogon, šeststopenjski ročni menjalnik, predvsem pa brutalnih 280 »konjev« in kar 360 »njutnov«.

Matevž Korošec

CENE	SIT
Mazda6 Sport 2.3i GT	
Dodatna oprema	
Kovinska barva	109.510
Usnjeno oblazinjenje	360.000
Vlečna kljuka	65.080
<b>Nekateri nadomestni deli</b>	
Prednji žaromet s smernikom	51.400
Prednja meglenska	56.000
Prednji odbijač	66.500
Prednja maska	10.000
Prednja šipa	90.000
Znak	5.100
Prednji blatnik	40.400
Zadnji odbijač	69.000
Zunanje ogledalo	37.500
Lahko platišče	52.000

Model	Mazda6 Sport	Ford Modeo	Škoda Octavia	Volkswagen Passat
	2.3i GT	2.5 V6 Trend	RS	2.3 V5 Comfortline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	6-valjni - V-60°	4-valjni - vrstni	5-valjni - VR-15°
globna prostornina (cm³)	2261	2498	1781	2324
največja moč (kW/KM pri 1/min)	122/166 pri 6500	125/170 pri 6000	132/180 pri 5500	125/170 pri 6200
največji navor (Nm pri 1/min)	207 pri 4000	220 pri 4250	235 pri 1950-5000	220 pri 3200
dolžina × širina × višina (mm)	4680 × 1780 × 1435	4731 × 1812 × 1429	4507 × 1731 × 1413	4703 × 1746 × 1462
največja hitrost (km/h)	209	225	232	228
pospešek 0-100 km/h (s)	9,2	8,7	8,0	9,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	12,4/7,2/9,1	14,3/7,3/9,9	10,8/6,4/8,0	12,8/7,0/9,1
cena osnovnega modela (SIT)	5.747.700	5.437.588	4.870.555	5.761.092

### NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti	
<b>Pospeški</b>	<b>s</b>
0-60 km/h:	4,0
0-80 km/h:	6,1
<b>0-100 km/h:</b>	<b>9,0</b>
0-120 km/h:	12,8
0-140 km/h:	17,1
0-160 km/h:	23,4
1000 m z mesta:	30,3
	(178 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	10,0
80-120 km/h (V.):	12,8

Največja hitrost	213 km/h
(V. prestava)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	10,7
največje povprečje	14,2
<b>skupno testno povprečje</b>	<b>12,1</b>

Trušč v notranjosti	dB
Prestava III. IV. D	
50 km/h	57 57 56
90 km/h	64 62 62
130 km/h	69 67 66
Prosti tek	36

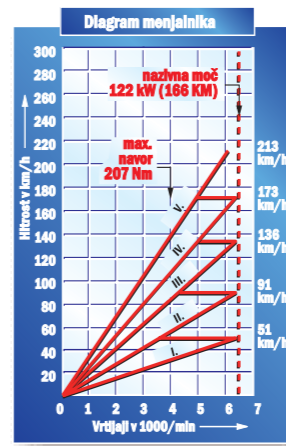
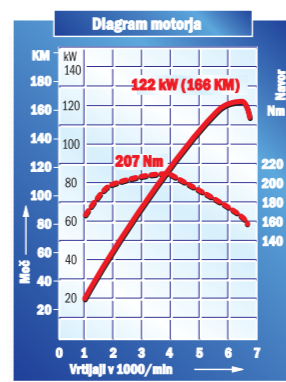
Natančnost merilnika hitrosti	kazalec na resnično km/h
30	29,3
50	48,7
70	66,0
90	85,2
100	93,8
130	121,9
150	140,4

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	65,8
od 100 km/h:	38,7

Okoliščine meritev
T = 16 °C
p = 1024 mbar
rel. vl. = 57 %
Stanje kilometrskega števca: 5899 km
Gume: Bridgestone Potenza

Napake med testom
- brez napak

Prostornina prtljažnika izmerjena s standardnimi kovčki Samsonite :
1 × letalski kovček, 1 × kovček 68,5 l



CENE (MMS)	SIT
OSNOVNI MODEL:	5.747.700
TESTNO VOZILO:	5.747.700

### GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

**Garancija:** 3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 12 letna garancija za prebravenje, 3 leta garancije za lak, 10 letna mobilna garancija MES

**Obvezno zavarovanje:** 134.200 SIT

**Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):** 171.100 SIT

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 87,5 × 94,0 mm - gibna prostornina 2261 cm³ - kompresija 10,6 : 1 - največja moč 122 kW (166 KM) pri 6500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 20,4 - specifična moč 54,0 kW/l (73,4 KM/l) - največji navor 207 Nm pri 4000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrzgi in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,5 l - motorno olje 4,2 l - akumulator 12V, 50 Ah - alternator 90 A - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,307; II. 1,842; III. 1,233; IV. 0,970; V. 0,755; vzvratna 3,166 - prestava v diferencialu 4,388 - platišča 7J × 17 - gume 215/45 R 17, kotalni obseg 1,89 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,2 km/h

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - C, - ni podatka - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, prečna vodila, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (prislino hlajene), zadaj kolturne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnjima točkama

**Mere:** zunanje: dolžina 4680 mm - širina 1780 mm - višina 1435 mm - medosna razdalja 2675 mm - kolotek spredaj 1540 mm - zadaj 1540 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 11,2 m

**notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1660 mm - širina (komolci) spredaj 1490 mm, zadaj 1490 mm - višina nad sedežem spredaj 900-980 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 850-1110 mm, zadnja klop 940-730 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 500 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 492-1662 l - posoda za gorivo 64 l

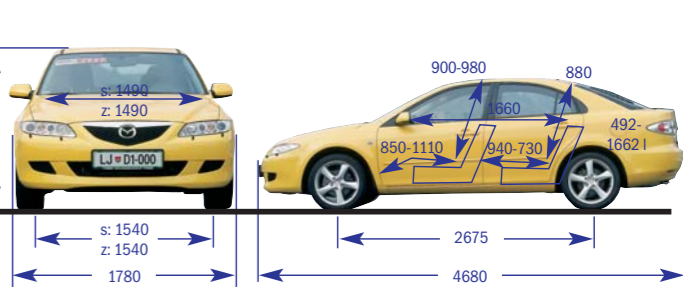
**Mase:** prazno vozilo 1360 kg - dovoljena skupna masa 1890 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 209 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,2 s - poraba goriva (ECE) 12,4/7,2/9,1 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

**Užitek v vožnji:** 😊 😊 😊 😊 😊

Mazda6 že v osnovi navdušuje z lego, vodljivostjo in zavorami, toda napisava Sport in GT lahko povzročita malce zmede. Tudi najmočnejša različica je namreč še vedno le dober kompromis med športnostjo in udobjem in nikakor ne dirkalnik.

### MERE



### HVALIMO IN GRAJAMO

- ➕ zunanja oblika
- ➕ notranjost
- ➕ bogata oprema
- ➕ zavore
- ➕ lega in vodljivost
- ➕ ergonomija
- ➕ prtljažnik in njegova prilagodljivost
- ➕ ozvočenje
- ➕ cena glede na opremo in motorne zmogljivosti
- ➖ menjalnik se upira hitrim pretikanjem
- ➖ (pre)velik razmik med stopalkama
- ➖ serijsko nameščena platišča (16-palčna) delujejo na pogled premajhna