



Neopazno

besedilo: Dušan Lukič
foto: Aleš Pavletič

Navzven se tej Šestki sploh ne vidi, da gre za eno najvišjih stopenj opreme in najzmogljivejši motor.

► Še zlasti če tudi barva (kot v tem primeru) ni vpadljivo črna (z zatemnjenimi stekli, seveda). Pa je tale Mazda6 v resnici le dve stopnički pod vrhom tistega, kar si pri Šestici lahko privoščite – nad njo sta le modela GT in GT Navi ...

Oprema je tako res izjemno bogata. Bixenonski žarometi, tipalo za dež, pametni ključ, Bosejev avdiosistem, športni karoserijski paket, delno usnjeni sedeži, sistem za pomoč pri menjavi voznega pasu, Bluetooth sistem za prostoročno telefoniranje, tem-



Mazda6 Sport CD185 GTA

Cena osnovnega modela: 31.590 EUR
Cena testnega vozila: 32.077 EUR

NAŠE MERITVE

T = 26 °C / p = 1.225 mbar / rel. vl. = 23 % / Stanje kilometrskega števca: 9.624 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 8,9 s
402 m z mesta: 16,5 s (140 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV/V): 7,0 s/12,2 s
80–120 km/h (V/VI): 8,3 s/10,9 s

NAJVEČJA HITROST

218 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,9 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 2.183 cm³ – največja moč 136 kW (185 KM) pri 3.500/min – največji navor 400 Nm pri 1.600/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 225/45/R18 V (Dunlop SP Sport 2050).

Mase: prazno vozilo 1.495 kg – dovoljena skupna masa 2.110 kg. Mere: dolžina 4.735 mm – širina 1.795 mm – višina 1.440 mm – prtljažnik 1.250 l – posoda za gorivo 64 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 218 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,5 s – poraba goriva (ECE) 7,1/4,7/5,6 l/100 km, izpust CO₂ 149 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ cena
- ▲ oprema
- ▲ prtljažnik

- ▼ sistem za upravljanje funkcij vozila
- ▼ kombinacije motorjev in opreme
- ▼ preglasen motor

Končna ocena

Taka Mazda6 vozniku postreže z vsem, kar si lahko zaželi – če si le ne želi samodejnega menjalnika ali (zaradi šibkejšega motorja) nekaj nižje cene.

pomat, sprednja in zadnja parkirna tipala ... Skoraj (razen navigacije) ni opreme, za katero bi lahko zapisali, da bi si jo zaželeli v avtomobilu tega (tudi cenovnega) razreda. Ali pa? Seveda, samodejni menjalnik. Ni treba, da je serijski, a vsaj na seznamu doplačil bi se lahko pojavil. Konec koncev ta Mazda6 ni dirkalnik, motorne zmogljivosti pa so takšne, da kar kličejo po dobri, uglašeni avtomatiki. 136 kilovatov oziroma 185 'konjev' avto seveda premika z lahkotnostjo, je pa res, da bi si zaželeli malo boljšega dihanja v nizkih vrtljajih pa tudi malo boljše zvočne izolacije motorja.

Še nekaj bodo morali pri Mazdi urediti: sistem upravljanja funkcij vozila s tipkami na volanu (potovalni računalnik, avdio sistem ...). Tako slabo rešitev s premajhnim, preveč natpanim in predvsem kljub 21. stoletju še vedno ne grafičnim zaslonom ter zapletenim izbiranjem in upravljanjem funkcij bi prej pripisali kakšni znamki nizkega cenovnega razreda, ne pa Mazdi. Pa še ponosni so (menda) nanjo.

In preostanek avtomobila? Prtljažnik je ogromen, in ker oznaka Sport pomeni peta vrata zadaj, je tudi zlahka dostopen. Prostornost zadnje klopi spada v razredno povprečje (kar pomeni udobno za otroke, a tesno za odrasle), spredaj pa se sedi udobno. Vozniku prijetnega položaja za volanom ni težko najti (škoda, da se sedež ne spusti nekoliko nižje), preglednost pa je dobra.

“Tudi med ovinki tale Šestica ni slaba.”



In tudi med ovinki tale Šestica ni slaba. Osemnajstpalčna kolesa imajo visoko postavljene meje zdrsa, podkrmarjenja ni preveč, volan je dovolj natančen. Kot zapisano: ne športno, a dovolj dinamično.

In ko se človek ob tem ozre še na porabo (nekje med osmimi in devetimi litri) in ceno (32 tisočakov), postane jasno: če niste zelo zahtevni (in če vas ne moti, da na nosu avta ni prestižne značke), je takšna Mazda6 odlična rešitev. Še boljša bi bila, če bi pri Mazdi različicama z opremo GTA in GT namenili tudi 163-konjskega dizla. CD163 GT Navi za podobno ceno bi bila namreč idealna rešitev. ◀