

# Dizelsko povprečje



Slovenski avtomobilski trg se spreminja in predvsem od uvedbe Volkswagrovega motorja TDI tudi Slovenci vedno raje posegajo po »naftnih« motorjih. In ker sodobne zahteve terjajo svoje, je tudi Mazda vstopila v klub dizelskih motorjev z neposrednim vbrizgom.

**P**ri njih se imenujejo DITD, kar pomeni (prenovljenih) 110 konjicov, ugodne vozne lastnosti, sprejemljivo porabo, vse skupaj pa je zapakirano v sicer nevpadljivo, toda uporabno karoserijo velikega avtomobila srednjega razreda s petimi vrati.

Notranjost sicer nima kakšnega posebnega ekskluzivnega pridiha, toda še vedno je dovolj solidno in natančno izdelana, že dolgo ne najdemo več tako »opevane« cene plastike, potnike zdaj razvajajo udobni



**Sodoben in močan izdelek, toda neprožen v nizkih vrtljajih.**

sedeži iz kakovostne tkanine, ki so ravno prav trdi tudi za dolga potovanja. Voznikov je še izdatno nastavljen, kar je v mojem primeru pomenilo, da sem nenavadno hitro našel skoraj idealen položaj za volanom.

Tudi serijska oprema je dovolj bogata, da lahko zadovolji tudi izbirnejše kupce, v prtljažnik pa ravno zaradi petih vrat lahko stlačite veliko prtljage. Natančneje, vanj je gre za 502 litra.

Še največja zamera gre - presenetljivo - motorju. Sicer je 110 konjev zelo poskočnih, toda v spodnjem območju vrtljajev je motor dobesedno mrtev. Zares se zbudi šele tik pod 3000 vrtljaji, zato je priporočljivo speljevanje z nekaj več plina. In pri »skakanju« v kolono ali pri hitrem speljevanju v križišču lahko ta pomanjkljivost vsaj na začetku povzroči kar nekaj sivih las.

Poleg tega motor ni najbolj tik, konkurenčni izdelki so na tem področju prepričljivejši.

Toda kdor ni preveč občutljiv in kdor se privadi na te motorne pomanjkljivosti, bo s tem motorjem zadovoljen. 110 konjev moči je namreč dovolj, 64-litrska posoda za gorivo zagotavlja ne prav pogoste obiske bencinskih črpalk in vozne lastnosti so solidne, to pa dopolnjujeta še udobno podvozje in prostorna karoserija. Ta je sicer malce nevpadljiva, toda marsikdo išče tudi to.

Andraž Zupančič

## Tehnični podatki

**Motor in prenos moči:** 4-valjni - vrstni - dizelski - gibna prostornina 1998 cm<sup>3</sup> - največja moč 81 kW (110 KM) pri 4000/min - največji navor 230 Nm pri 1800-3000/min - motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - gume 195/60 R 15

**Mere in masa:** dolžina 4590 mm - širina 1710 mm - višina 1430 mm - medosna razdalja 2610 mm - rajdni krog 11,2 m - prtljažnik (normno) 502 l - posoda za gorivo 64 l

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 191 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,0 s - poraba goriva (ECE) 7,4/5,1/5,9 l/100 km (plinsko olje)

### NAŠE MERITVE

<b>Pospeški:</b>	<b>Poraba goriva (l/100 km):</b>
0-100 km/h: 11,7 s	Testno povprečje: 7,6
1000 m z mesta: 33,6 s	Najmanjše povprečje: 6,5
(152 km/h)	

**Prožnost:**  
1000 m od 40 km/h (IV.): 34,1 s (154 km/h)

**Največja hitrost:** 190 km/h (V. prestava)

**Trušč v notranjosti (pri 100 km/h):**

Prestava	III.	IV.	V.
(dB)	70	68	68

**Napake med testom:** brez napak

**CENE** **SIT**

**Testno vozilo (MMS)** **4.521.081**

**Cene dodatne opreme:** osnovni model 4.411.387

Radio 25.000, kovinska barva 84.694

### KONČNA OCENA

Mazda 626 razvaja z notranjo prostornostjo in velikim prtljažnikom ter tako povsem zadovoljuje družinske potrebe. Motor trpi zaradi »turbo luknje« v nižjih vrtljajih, moti pa tudi glasno delovanje.

- prostornost
- udobje
- položaj za volanom
- »zamujsanje« motorja
- neizrazita oblika