

# Hiša, pes in avto

V Sloveniji velja pravilo, da moraš kupiti hišo, psa in avtomobil. Potem, tako pravijo, ti je v življenju uspelo. Zato sem si zamislil, da sem si kupil hišo sredi neokrnjene narave, zgradil hiško za moje psa Flokija in nabavil terenca. Pravezprav pickupa!

Besedilo **Aljoša Mrak**  
Foto **Saša Kapetanovič**

**M**ogoče bi pri nakupu avtomobila premišljeval tudi o Mazdi B2500, sploh če bi hiško v naravi večkrat prekrivala snežna odeja, ki bi preprečevala nižjim avtomobilom normalen dostop. Toda s sodobnim štirikolesnim pogonom bi tudi to prepreko narave zlahka prebrodil tudi z »normalnejšim« avtomobilom, zato si verjetno Mazde B2500 ne bi kupil kot prvi avtomobil. Kot drugi? Uh, zelo verjetno ...

Veste, tale Mazda je sicer zelo 'fajn' avtomobil, če se vozite po neurejeni makadamski cesti, zasneženem hribu ali ... kar tako, zaradi velikega tovornega dela. Vanj lahko položimo skoraj vse: smuči, jadrnalno desko, omaro, tudi opeke za nov vikend. Sploh če prtljažni prostor prekrijete še s trdno ponjavo iz umetnih mas (ki ga dobite med spiskom dodatne opreme), potem s prtljago nimate več težav. Toda v mestno jedro se z modelom B2500 vseeno ne bi pogosto podajal, saj je obračalni krog tega avtomobila ogromen, njegova neokretnost moteča in toga zadnja preveč neudobna. Obračalni krog je namreč velik kar slabih 13 metrov, kar pomeni, da morate vsakič, ko želite speljati malce ostrejši ovinek, dvakrat ali trikrat popravljati. To skupaj s slabo preglednostjo nazaj (kakorkoli gledamo, je Mazda B2500 dolga več



**Nova Mazda B2500 D nima B stebrička: so-rodnost s športno RX-8 je očitna!**

kot pet metrov!) in z malce nerodnejšim voznikom lahko hitro povzroči prometni zamašek. Za bočno parkiranje morate v glavi najprej narediti kar načrt. Ko zgledate prazen in dovolj velik parkirni prostor (ha, toda za to morate biti zelo dobro zapisani v nebesih), nemudoma prižgite varnostne utripalke, da vam vozniki za vami ne bodo parkirali čisto za »ritjo«. Potem en-

krat zavijete, nato drugič zavijete in stanje še malce popravite, za trenutek ugibate, ali ste mogoče že zapeljali na motorni pokrov športnega avtomobila, ki je na sosednjem parkirnem prostoru, še enkrat popravite, potem pomahate v slovo hupajočim voznikom, ki se jim mudi v službo, vi pa ste jim ukradli nekaj predragocenih sekund življenja itd. Zato dobrohoten nasvet: če že mo-



Urnvananje trdote blažilnikov (Goldschmittova dodatna oprema, ki stane 170 tisoč SIT) ne pomaga toliko pri udobju, pač pa je bolj uporabno proti »sesedanju« polno naloženega zadnjega dela avtomobila.

rate pogosto v mesto s takim avtomobilom, potem si kupite garažo ali pa raje parkirajte v garažni hiši, ki ima dovolj velike »bokse«. Živci vam bodo hvaležni!

Toda verjemite, vso živčnost delovnega tedna sem pregnal na zasneženi cesti. Pregledna cesta, ki jo obdaja snežna bankina, je raj za igranje z Mazdinim pogonom. Model B2500 ima v osnovi le zadnji pogon, ki postane v kombinaciji z 2,5-litrskim turbodizelskim motorjem in s 109 KM prav prijeten na mokrem cestišču, toda priključljiv štirikolesni pogon je tisto, kar voznika razveseli na snegu. Poezija, le občutek za drsenje je treba imeti in zdravo pamet, da se ne pretirava, pa takoj pozabite na vse težave

doma in v službi. Še sedaj mi gre na smeh, pravzaprav sem že gledal na spisek testnih avtomobilov, kdaj bomo imeli na testu naslednjega terenca ... Ko zadnji pogon začne mahati z belo zastavico, se ustavite, z dodatno ročico preklopite na štirikolesni pogon (hkrati se samodejno zapre še prednje pesto) in 40-odstotna zapora zadnjega diferenciala ter dobre gume bodo vse naredile namesto vas. Lahko se vse ovinke peljete »počez«, če to obvladate in vas ni strah, lahko pa to izkoristite na recimo zasneženi cesti, ko imajo drugi udeleženci v prometu velike oči in potne dlani, vi pa se varno in brezskrbno peljete, kot bi bila cesta suha. Precej pazljivosti pa je potrebne pri zaviranju, saj

vam noben bog ne more več pomagati, ko boste začeli prepozno ali pregrobo zavirati. Skoraj dvotonska terenska Mazda bo zmlela vse pred seboj ...

Tale Mazdin pickup je oblikovno tako neizrazit, da morate kot dodatno opremo skoraj obvezno kupiti dvobarvno različico in kromirano cevno ogrodje (dodatni prago in cevi na kesonu ter namesto zadnjih črnih odbijačev) - takoj bo videti za sto odstotkov bolje. V takšni obliki, kot smo jo imeli na testu, je kljub oblikovnim osvežitvam (novi odbijači, žarometi, maska ...) bolj primerna za delovnega črnčka. V njej pa se bosta odslej veliko bolje počutila prednja potnika, saj je osvežena armaturna plošča

prijetnejša na ogled in otip, prednja sedeža sta bolj oblikovana in nasploh poskrbita za dober položaj za volanom. Pri vsakodnevni vožnji pa boste presenečeni nad tem, da sploh ne boste čutili, da tale Mazda nima klasičnega B-stebrička. Karoserija je namreč nameščena na šasijo, ki učinkovito preprečuje zvijanje karoserije, zato o kakšnem »oglašanju« zvijajoče se karoserije ni ne duha ne sluha. Manj smo bili navdušeni nad togo zadnjo premo, ki poskrbi za izvrstne terenske lastnosti, a hkrati zagotavlja le malo udobja na slabšem cestišču. Z drugimi besedami, kljub Goldschmittovemu uravnalniku mehko podvozja (dodatna oprema!) boste čutili vsako neravnino ne glede na to, ali se bo

ste peljali s hitrostjo 40 ali 130 km/h. Še najbolj bodo pri tem trpeli zadnji potniki, ki morajo pri vstopu v različico Freestyle odpreti najprej prednja vrata, nato pa še zadnja. Le-ta se namreč odpirajo od spredaj nazaj, saj veste, kot pri starih Fičakih. Hudo mušno smo ugotovili, da je idealen pripomoček za pobiranje štopark ...

Mazda B2500 je po mojem mnenju lahko le neutrudni delavec, ki pomaga terenskim uslužbencem, ali pa kot drugi avtomobil pri hiši. Z njim se je pravi užitek varno zapeljati na zasneženi ali težje dostopni vikend, toda za vožnjo po mestu si raje omislite majhen, poceni avtomobil. Škoda živcev! ■

CENA OSNOVNEGA MODELA: 4.933.000 SIT  
CENA TESTNEGA VOZILA: 5.565.000 SIT

### NAŠE MERITVE

**Poseški**  
0-100 km/h: 14,8 s  
402 m z mesta: 19,5 s (114 km/h)  
1000 m z mesta: 36,3 s (139 km/h)

**Prožnost**  
50-90 km/h (IV.): 10,6 s  
80-120 km/h (V.): 15,8 s

**Največja hitrost**  
150 km/h (V. prestava)

**Zavorna pot**  
od 100 km/h: 53,7 m (AM meja 43 m)

**Poraba goriva**  
skupno testno povprečje 13,3 l/100 km

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z vrtnično komoro - gibna prostornina 2499 cm<sup>3</sup> - največja moč 80 kW (109 KM) pri 3500/min - največji navor 266 Nm pri 2000/min.

**Prenos moči:** priključljiv štirikolesni pogon - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205 R 16 C (Bridgestone Dueler H/T 689).

**Masa:** prazno vozilo 2040 kg - dovoljena skupna masa 2925 kg.

**Mere:** dolžina 5005 mm - širina 1695 mm - višina 1740 mm - prtljažnik (d × š) 1753 × 1536 l - posoda za gorivo 70 l.

**Zmogljivosti:** največja hitrost 147 km/h - pospešek 0-100 km/h 23,1 s - poraba goriva (ECE) ni podatka.

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ dvokolesni ali štirikolesni pogon (zabava ali varnost)
- ▲ zadnja vrata, ki se odpirajo »spredaj«
- ▲ prtljažni prostor (zlasti če ga še ogradite)
- ▲ položaj za volanom
- ▲ zadnja sedeža se preklopita (dodatni prtljažni prostor), pod njima pa je še prostor za obvezno opremo

- ▼ obračalni krog
- ▼ neudobna toga zadnja prema