

Konec in začetek



Vsak konec običajno pomeni začetek nečesa drugega. Recimo: konec asfalta lahko pomeni začetek makadama.

► Okej, naljimo si še enkrat čistega vina: tovrstne mehke ali nežne terence, v splošnem poimenovane s kratico SUV, lastniki v glavnem uporabljajo v mestih, posebno veselijo se, ko je treba parkirati ob ali na pločnik, ker pri tem ne podrsajo in še manj poškodujejo platišč. Ampak vseeno ne smemo zanemariti one druge skupine, ki jo načelno ponudniki tovrstnih vozil vidijo v 'prvem planu', torej tistih, ki so radovedni, se radi podajo na izlet, morda na pol na slepo, nekam, kjer je mir, da vidijo naravo, morda zagledajo kakšno srno ali fazana pa kako starinsko kočjo, karkoli prvinskega, pri tem pa se ne obrnejo v točki, ko se asfalt spremeni v makadam. Ali celo v kolovoz.

Če še niste poskusili – priporočamo. A tu gre beseda o avtomobilu.

CX-5 je eden takšnih. Mazda, razmeroma majhen avtomobilski proizvajalec, vidi čudovito priložnost v statistiki, ki pravi, da ta segment v zadnjih letih strmo narašča, zlasti v Evropi. Zato so združili vse, kar v tem trenutku premorejo: dizajn, ki pri njih utira novo pot, in tehniko, ki se v tej Mazdi v celoti uteleša prvič.

Ker seveda tudi marsikateri drugi proizvajalec gleda isto statistiko, CX-5 še zdaleč ni osamljen izdelek, ampak ima bogat nabor tekmecev, toliko, kot jih v tem segmentu še nikoli ni bilo. Tisto, kar naj bi kupce prepričalo, da namesto v druge zavijejo v Mazdine salone, so na pol v šali (a na pol povsem zares) poimenovali kar 'Mazdaness' ali, če poskusimo posloveniti, mazdovstvo ali nekaj podobnega. Torej zbir vsega, kar naredi Mazde prijetne z vseh zornih kotov in zaradi česar so med kupci priljubljene.

In kaj je to? Vsekakor na prvem mestu videz. Pri Mazdi uporabljajo izraze, ki jih Evropejec ne more razumeti, saj so japonskega izvora, a tudi če bi jih, je teorija, čeravno tržniki tega nočejo razumeti, pri videzu brez pomena; človeku je nekaj všeč ali pa ne, ne glede na lepe besede. In CX-5 je, lahko zatrdimo, avtomobil, ki ne ostane neopažen. Znotraj grobega obrisa, ki je za ta razred skoraj zapovedan, je ravno prav zanimivih črt in potez, da je CX-5 očem prijeten. Zelo podobno je v notranjosti: od pred dobrim desetletjem klasičnega, sivega in dolgočasnega,

tipičnega japonskega videza ni ostalo nič. Zdaj gre za sodoben, nov tipičen japonski videz: z vtisom kakovosti zasnove in izdelave, z evropskim načinom razmišljanja o tem, kaj in kje mora v avtomobilu biti, in (morda tudi z evropskim) splošnim 'tehničnim' videzom, ki z nobenim delom ne daje vtisa dolgočasnosti.

Res je CX-5 med večjimi v svojem razredu, a to še ni pogoj za notranjo prostornost. V resnici pa je tale Mazda zgledno prostorna – spredaj, a predvsem na zadnji klopi, kjer se sploh zdi, da je celo prostornejša od večje CX-7. Posebej izstopa velikost kolenskega prostora, ki je najbolj 'kritičen' del pri vseh avtomobilih. Vsekakor tu odrasli potniki na zadnji klopi ne bodo prostorsko utesnjeni. Pravzaprav jim tudi sicer ne bo hudo: nekih nastavljenih zračnih rež ni, a je klimatizacija tudi v tem delu zgledna, ni na primer 12-voltna vtičnice, a sta dve spredaj, ni posebnega predala, a sta na sedežnih hrbtisčih dva žepa, v vratih dva velika predala in v sredinski komolčni opori dve mesti za pločevinke. In na stropu sta dve bralni lučki. Dober paket. Razmišljanje podaljšujem



Menjalnik se zdi izjemno hiter, na oko celo primerljiv z najboljšimi dvosklopčniki.



še v prtljažnik: ta je že v osnovi zelo velik, med največjimi v segmentu, pravlahotno pa je tudi tretjinsko daljšanje tega prostora. In novonastali prostor je, ker se ob podiranju naslona hkrati sedalni del nekoliko poglubi, pripraven – s povsem ravnim dnom.

Spredaj so, jasno, zahteve večje, zato je tudi zamer nekaj več. V splošnem gre za zelo dobro ergonomijo, vključno z novim Mazdinim sistemom HMI (Human Machine Interface, vmesnik med človekom in napravo, kar je splošna oznaka, ne Mazdino ime), ki ima drugačne izbirnike, kot smo vajeni, zato ti morda zahtevajo nekaj vaje, a se človek nanje hitro navadi in ugotovi, da so zelo pripravi. Zamero si zasluži tisto, kar že nekaj časa grajamo pri Mazdah: prikaz drugotnih podatkov. Ura se skriva prenziko na sredinskem delu armaturne plošče, kar preveč odvrča voznikovo osredotočenost na stanje pred vozilom, pa tudi zaslon HMI je opazno manjši kot pri večini tekmecev. Tu je še ena japonska napaka: čeravno so vse šipe v obeh smereh samodejno pomične, je od šestih gumbov, ki imajo vsi vsaj dve nalogi, na voznikovih vratih osvetljen le eden. In čeprav je odlagalnih mest za vse vrste stvari spredaj dovolj, je treba pograjati predal pred sovoznikom, ki nima ne ključavnice, ne osvetlitve, ne hlajenja. In če ostanemo malce pikolovski; tudi odziv avtomobila, ko se zaklene (samodejno ali ročno, obkraj od zunaj), ni enolično logičen, da se je zaklenil. A da ostanemo pošteni: gretje prednjih sedežev je, v nasprotju z večino, prijetno na vseh treh stopnjah, saj ne kuha sedeža, ampak ga lepo prijetno temperira za ugodje človeka na njem.

In potem je tu mehanika, kjer je največja pomanjkljivost te Mazde: njen pogon je namreč preveč anemičen. Vzroka sta verjetno dva; prvi je, da sta masa in aerodinamika te Mazde, čeprav med boljšimi v razredu, ob štirikolesnem pogonu preveliki za navor bencinskega motorja, drugi pa, da motor in samodejni menjalnik nista uspešno sparjena.

Ob drugem vzroku je še posebno težko oceniti siceršnje lastnosti motorja, gotovo je le to, da je njegov i-stop zelo dober, hiter (govorijo o rekordnem času zagona stroja) in zato za voznika nestresen, hkrati pa do okolja prijazen. Med našo 1.500-kilometrsko preizkušnjo je potovalni računalnik pokazal, da je i-stop za skupaj dve uri in četrto prekinil delovanje motorja. To pa zagotovo vpliva na porabo. Motor je v spodnjih in srednjih vrtljajih tih (vrti pa se ne posebno rad), vselej teče mirno, hladen pa se hitro segreje.

Menjalnik je lažje oceniti. Omogoča ročno pretikanje, v katerem se zdi izjemno hiter, na oko (zadeva je sicer težko merljiva) celo primerljiv z najboljšimi dvosklopčniki, pa tudi zaznavnost menjave



prestave je zelo majhna, torej udobna. Žal se zdi, da je naravnan na delovanje dizelskega motorja, saj na vsak način vztraja pri nizkih vrtljajih motorja. Če hoče namreč voznik povečati tempo, ne zadostuje majhen ali malo večji pomik stopalke plina, ampak jo mora pohoditi do kraja (kick-down), s tem pa iz lene-

Na zadnji klopi se sploh zdi, da je CX-5 celo prostornejši od večjega CX-7.



KOLIKO STANE V EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Kovinska barva	550
Navigacijski sistem	500
Dnevne luči LED	435
Zaščita podvozja	490
Pozdravna osvetlitev	98
Okrasni pragovi z osvetlitvijo	334
Korito v prtljažniku	80
Dodatna osvetlitev prtljažnika	75

ga premikanja takoj prestopi v divjanje. Poleg tega zdaj motorji vrtljaji močno narastejo, hrup tudi, da o porabi ne govorimo. Pri tem bi precej pomagal športni program pretikanja, ki pa ga ta menjalnik nima.

Za menjalnik lahko zapišemo, da je tehnično zelo dober, a da mu žal manjka športni program in da zato ob nespretnem sožitju z motorjem omogoča le lagodno vožnjo. S tega gledišča ne zmore izkoristiti potenciala motorja, razen v rčnem pretikanju. Takšna kombinacija je torej delno kriva, da se tako motoriziran CX-5 na avtocestnih vzponih hitro upeha, izkaže pa se, da je na daljših vzponih motornega navora premalo, zato tudi visoki vrtljaji ne pomagajo dosti. Ob tem žal ne pridejo dovolj do izraza zelo dobri podvoz-

je, natančen volan in štirikolesni pogon, ki so sicer lepe odlike tega Mazdinega mehkega terenca.

Kupcu tako ne preostane veliko: kdor išče avtomobil s prednostmi bencinskega stroja in vozi predvsem lagodno, bo vsekakor zadovoljen, drugi pa bodo morali izbrati drugo pogonsko kombinacijo. In ker smo nedavno preizkusili tudi te, lahko mirno zapišemo, da je ob koncu poti Mazde CX-7 (ki se je že poslovila) tu uspešen začetek poti CX-5. ❏

TABELA KONKURENCE

MODEL	Mazda CX-5 2.0i AWD Challenge	Volkswagen Tiguan 1.4 TSI (118 kW) 4MOTION Trend&Fun	Nissan Qashqai 2.0 16v 4WD Tekna	Hyundai ix35 2.0 CVT (120 kW) 4WD Life
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.998	1.390	1.997	1.998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	118/160 pri 6.000	118/160 pri 5.800	104/140 pri 6.000	120/163 pri 6.200
največji navor (Nm pri 1/min)	208 pri 4.000	240 pri 1.500-4.500	196 pri 4.800	194 pri 4.600
dolžina × širina × višina (mm)	4.555 × 1.840 × 1.710	4.426 × 1.809 × 1.703	4.330 × 1.780 × 1.615	4.410 × 1.820 × 1.660
največja hitrost (km/h)	197	198	193	182
pospešek 0-100 km/h (s)	10,5	9,2	10,6	10,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,1/5,8/6,6	9,6/6,5/7,6	10,8/6,7/8,2	10,3/6,5/7,9
izpusti CO ₂ (g/km)	155	178	194	188
cena osnovnega modela (evri)	26.990	27.406	23.990	21.990



**Več kilometrov,
manj emisij.**

www.omv.si



TEHNIČNI PODATKI

CENA: (Mazda Motor Slovenija, d. o. s.)
CX-5 2.0i Emotion: 22.590 EUR
CX-5 2.0i AWD AT Revolution: 32.690 EUR
Testno vozilo: 35.252 EUR

Moč: 127 kW (173 KM)
Pospšek: 9,3 s
Največja hitrost: 204 km/h
Povpr. poraba: 10,1 l/100 km

Garancija:
 3 leta ali 100.000 km splošne garancije,
 10 let mobilne garancije, 3 leta garancije na lak,
 12 let garancije za prerjavanje.

Predvideni redni servisi:
 Servisni interval na 20.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	1.094	kasko zavarovanje (2):	6.745
gorivo	15.514		
gume (1):	1.998	Skupaj:	43.590
izguba vrednosti po 5 letih:	14.959	Strošek za prevoženi km:	0,44 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	3.280		

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
 (2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 15°C / p = 991 mbar / rel. vl. = 51 % / Gume: Bridgestone Blizzak LM-80 225/65/R 17 H / Stanje kilometrskega števca: 3.869 km

Vozne lastnosti

Pospški s
 0-100 km/h: 11,3
 402 m z mesta: 17,9
 (126 km/h)

Prožnost

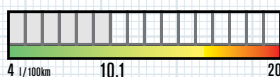
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

187 km/h
 (VI. prestava)

Poraba goriva

l/100 km
 najmanjše povprečje 8,4
 največje povprečje 10,7
 skupno testno povprečje 10,1

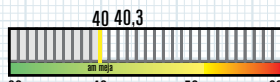


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.	dB
50 km/h	56	54	54		
90 km/h	62	61	60	60	
130 km/h		66	64	63	
Prosti tek	38				

Zavorna pot

m
 od 130 km/h: 71,9
 od 100 km/h: 40,3
 (AM meja 40 m)



Napake med testom

občasna odpoved sistema i-stop

DIAGRAM MENJALNIKA:

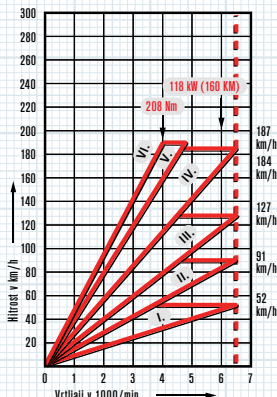
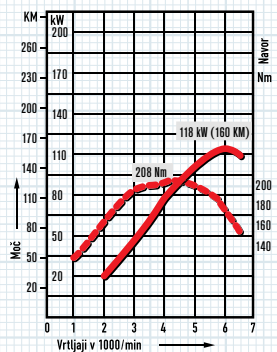


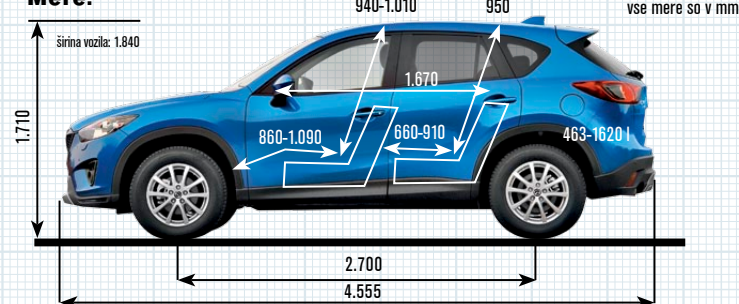
DIAGRAM MOTORJA:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 83,5 × 91,2 mm - gibna prostornina 1.998 cm³ - kompresija 14,0 : 1 - največja moč 118 kW (160 KM) pri 6.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,2 m/s - specifična moč 59,1 kW/l (80,3 KM/l) - največji navor 208 Nm pri 4.000/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,552; II. 2,022; III. 1,452; IV. 1,000; V. 0,708; VI. 0,599 - diferencial 4,624 - platišča 7 J × 17 - gume 225/65 R 17, kotalni obseg 2,18 m. **Voz in obese:** terenska kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.455 kg - dovoljena skupna masa 2.030 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.800 kg, brez zavoro: 735 kg - dovoljena obremenitev strehe: 50 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 187 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,6 s - poraba goriva [ECE] 8,1/5,8/6,6 l/100 km, izpust CO₂ 155 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.840 mm - širina vozila z ogledali 2.140 mm - kolotek spredaj 1.585 mm - zadaj 1.590 mm - rajdni krog 11,2 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.490 mm, zadaj 1.480 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 470 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 58 l.



Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom
 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l);
 5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 2 × kovček (68,5 l),
 1 × nahrbtnik (20 l).

UŽITEK V VOŽNJI:



Tako anemičen pogonski sistem je dolgočasen v vožnji, tudi odlična pogon in podvozje ne pomagata.

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavasi - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globlini nastavljeni volanski obroč - po višini nastavljeni voznikov sedež - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik.

OCENA

Zunanost (15)	14	Čedna Mazda, skladne poteze in agresiven 'nos'.
Notranost (125)	96	Izjemno prostorna, predvsem zadaj, a ne le tam. Dober paket opreme in pripraven prtljažnik. Nekoliko glasna v višjih vrtljajih motorja.
Motor, pogon, podvozje (65)	47	Kombinacija motorja in menjalnika je precej neposrečena. Delno bi pomagal športni program pretikanja. Sicer pa odlična pogon in podvozje.
Vozne lastnosti (70)	57	Motorju manjka navora, pa tudi moči. Menjalnik ni prilagojen bencinskemu stroju, a izjemno hitro pretika v ročnem načinu.
Zmogljivosti (35)	21	Vzporni na avtomobilskih cestah jo hitro utrudijo, počasen menjalnik vpliva na slabo prožnost.
Varnost (45)	38	Dober paket pripomočkov za aktivno varnost. Preizkusno trčenje še ni bilo opravljeno.
Gospodarnost (65)	45	Precejšnja poraba goriva in ne ravno najbolj privlačna osnovna cena.
Skupaj	318	Kot CX-5 je tale Mazda odličan avtomobil, prostoren, uporaben, prikladen in čeden. S tole kombinacijo motorja in menjalnika pa je silka precej slabša - mirno lahko trdimo, da je katerakoli druga kombinacija bistveno boljša.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz zunaj in znotraj
- ▲ volanski mehanizem
- ▲ pogon (AWD)
- ▲ elementi aktivne varnosti
- ▲ ergonomija (v splošnem)
- ▲ oprema
- ▲ menjalnik (ročno pretikanje)
- ▲ prostornost (posebej na zadnji klopi)
- ▲ kombinacija motor-menjalk
- ▲ motorni navor
- ▲ trušč motorja pri višjih vrtljajih
- ▲ poraba goriva
- ▲ predal pred sovoznikom
- ▲ dnevne luči samo spredaj