

Nikoli mi ne bo jasno, zakaj se ljudje ne učijo, potem pa tudi naučijo. Saj veste, tisti oguljeni rek, da se pametni učijo na tujih izkušnjah, neumni pa na svojih, še kako drži. Mazda je Demia, svojega najmanjšega enoprostorca, predstavila že leta 1998. Takrat so bile zapisane pozitivne ocene, toda hkrati smo opazili kar precej pomanjkljivosti. Katere, vas zanima? Vedno tečni preizkusni vozniki smo se najbolj pritoževali nad sedeži, hkrati pa smo vsi grajali tudi obupno neprepoznavno obliko karoserije in zelo v sivo povprečje odeto notranjost.

Še več, toda premalo

FOTO: UROŠ POTOČNIK

Potem so Mazdini oblikovalci in inženirji spet pljunili v roke in se lotili Demiove preнове. Lepo, smo si dejali, sedaj bodo dodelali pomanjkljivosti, ga odeli v prikupnejšo zunanost in notranjost, tako da bo Demio končno zares pokazal svetu, koliko velja. In res, inženirji in oblikovalci so za-



Notranjost je dobila nekaj novih potez, recimo dvobarvno armaturno ploščo in drug volanski obroč, toda kljub prenovitvi ji še vedno manjka nekaj oblikovne izvirnosti.



menjali odbijaae, prednji luči sta dobili »kristalni« videz, notranjost pa so odeli v dvobarvno kombinacijo. Voznik je dobil nov volanski obroč (po vzoru večjih modelov), odlično prilagodljivost zadnje klopi (pomična zadnja klop, po polovici deljiv naslon) pa so, hvala bogu, pustili na miru. Potem pa začnem stikati po avtomobilu in se spraševati, zakaj niso bili pri svojem početju radikalnejši? Fantje, nekaj izvirnosti, popoprane z drznostjo, nikoli ne škodi. Saj veste, temu pogosto posplošeno rečemo tudi italijanski način prodaje, ko te ponavadi premami lepa »škatlja«. Naj mi bo oproščeno, če sem užalil katerega od ljubiteljev italijanskih avtomobilov, hkrati pa priznam, da obstaja tudi med njimi veliko izjem. V Demiu pa zopet najbolj grajamo sedeže. S tistimi zadaj še lahko nekako preživimo, toda prednja ne sodita niti v povprečje tega avtomobilskega razreda. Sedalna dela sta odločno prekratka za normalno rastle moške, zato je problematičen že osnovni položaj za volanom. K slabi oceni prispeva tudi volanski obroč, ki je nastavljen samo po višini, poleg tega tudi ni vzdolžno pomichen. V hitreje odpeljanih ovinkih boste poleg slabega sedenja še ugotovili, da se obupano držite za volanski obroč: s tem ne bo-

ste skušali izboljšati občutka, ampak ima sedež tako malo bočnih opor, da vas samo varnostni pas zadržuje, da ne pristanete v sovoznikovem naročju. Nič kaj prijetno. Zelo prijeten pa je v tem Demiu seznam opreme: začnemo lahko z osrednjo ključavnico (obesek na ključu), nadaljujemo z mehansko klimatsko napravo, še dopolnimo s servovolanom, končamo pa z varnostnimi dodatki ABS in dvojnima varnostnima vrečama. Premalo? V redu, potem dodajmo še električno nastavljivi vzvratni ogledali in radio z možnostjo poslušanja zgoščenk. Zadovoljni? Jaz, priznam, sem bil.

Zadovoljen pa sem bil tudi z novim 1,5-litrskim motorjem. Motor je sicer že stari znanec iz modela 323, vendar so ga pred vgraditvijo v Demiovo ogrodje še dodelali in s tem prilagodili manjšemu avtomobilu. Petinsedemdeset poskočnih konjičkov bo povsem dovolj, da se boste z zelo hitro premikali po sicer prenatrpanih mestnih jedrih (za kar je ta avtomobil tudi namenjen), s končno hitrostjo 160 km/h pa ne boste niti najpočasnejši na avtocestah. Dobro, dobro, saj vem, da je omejitev na slovenskih avtocestah 130 km/h, zato v bistvu končna hitrost ni toliko pomembna. Važnejši je podatek o najvišjem navoru (116

Nm pri 2.500 vrtljajih), ki z drugimi besedami ponazarja, da ne boste najpočasnejši pri vožnji v hud klanec. Aha, pravite, da je to pomembnejše? Tudi takrat, ko morate z ženo na sobotno potepanje po trgovinah, ki traja in traja. Potem pa neizmerno množico vrečk in škatel stlačite v prtljažnik, ki s prilagodljivostjo (od 330 do kar 1300 litrov!) razvaja še tako razvajene. Pri prtljažniku mi samo ena stvar ni bila jasna, zakaj je tudi s sedežem v skrajnem položaju in z nameščeno zaščitno ponjavo (saj veste, da nepridipravi ne bi imeli svoje izložbe) zijala »špranja«. Če naj bi ponjava skrila stvari v prtljažniku, potem v Mazdi Demiu ne opravlja svojega namena.

Demio je s prenovo dobil nekaj svežine, ki pa nikakor ne spada v rubriko »drastičen poseg«. Za kaj takega so pri Mazdi verjetno preveč tradicionalni in mogoče pretogi. Zato pa mi je všeč njihovo vztrajanje pri preizkušeno dobrih stvareh pri tem avtomobilu: udobju, prostornosti, zmogljivosti, legi, ceni. Da, Demio vas ne bo razvajal z nenavadnimi oblikami ali živimi barvami, temveč z racionalnostjo. Kar pa, ko potegnemo končno črto pod vsemi zahtevami, veliko pomeni.

Aljoša Mrak



Malomarnost: zaščitna ponjava v prtljažniku (ob zadnji klopi, ki je nameščena tako, da imate največ prostora za noge in najmanj prostora v prtljažniku) ne opravlja svojega poslanstva, namreč varovanja pred pogledi zlikovcev.



1,5-litrski motor, sposojen iz Mazde 323, je prava izbira: poskočen, toda pri teži desni nogi tudi žejen.

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 78,0 × 78,4 mm - gibna prostornina 1498 cm³ - kompresija 9,4 : 1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 5000/min - največji navor 116 Nm pri 2500/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 3,4 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,416; II. 1,842; III. 1,290; IV. 0,972; V. 0,820; vzvratna 3,214 - diferencial 3,850 - gume 175/60 R 14 T (Pirelli Winter)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBP - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3815 mm - širina 1670 mm - višina 1535 mm - medosna razdalja 2390 mm - kolotek spredaj 1420 mm - zadaj 1418 mm - rajdni krog 9,4 m - **notranje:** dolžina 1550 mm - širina 1360/1360 mm - višina 1000/930 mm - vzdolžnica 810-1040/1080-820 mm - prtljažnik (normno) 330-409 l - posoda za gorivo 43 l

Mase: prazno vozilo 970 kg - dovoljena skupna masa 1450 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 410 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 160 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,0 s - poraba goriva (ECE) 9,2/6,2/7,3 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,9	hitrosti:
0-80 km/h:	7,6	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	12,7	60 58,3 km/h
0-120 km/h:	21,1	80 77,9 km/h
0-140 km/h:	37,6	100 98,1 km/h
1000 m z mesta:	30,7	120 117,9 km/h
	(147 km/h)	140 137,4 km/h

Največja hitrost: 158 km/h (V. prestava)

Prožnost: 1000 m od 40 km/h (IV.): 37,8 s (139 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 39,1 s (130 km/h)

Zavorna pot:
od 150 km/h: 126,4 m
od 100 km/h: 66,8 m

Poraba goriva:
Testno povprečje 9,7 l/100 km
Najmanjše povprečje 8,7 l/100 km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 2 °C
50 km/h	60 59 58	p = 1003 mbar
100 km/h	68 68 67	rel. vl. = 73 %
150 km/h	74 73	
Prosti tek	35	

Napake med testom:
- brez napak

KONČNA OCENA

Mazda Demio je eden tistih avtomobilov, ki ga na cestah skoraj ne opazimo. Ne, ne, napačno ste me razumeli. To ni zato, ker bi jih tako malo prodali, ampak zato, ker ga sploh ne opazite. Saj veste, zelo priljubljeno rečemo temu: Ah, še en japonski izdelek. Seveda mu pri tem delamo tudi krivico, saj je to dober izdelek. Prostora v notranjosti je ogromno, motor je kljub žeji ob priganjanju dober, podvozje izvrstno, oprema in cena sta odlična. Ko na koncu sešteješ pluse in minuse, se tehcnica nagne k plusu.

- ✔ prostornost
- ✔ bogata oprema
- ✔ motor
- ✔ menjalnik
- ✔ cena
- ✖ volanski obroč je nastavljen le po višini
- ✖ prekratek sedalni del prednjih sedežev
- ✖ zaščitna ponjava
- ✖ sovoznikov zaprt predalnik ni osvetljen

CENA: 2.777.080 SIT (MMS)