

Markanten tip



Lahko za 37 tisočakov dobite družinski karavan z zmogljivim dizlom, samodejnim menjalnikom, štirikolesnim pogonom in seznamom opreme, skoraj daljšim od seznama laži povprečnega politika. Pri Mazdi pravijo, da se da.

► Zastonj kosila ni, pravi prevod ameriškega pregovora in jasno je, da vsega za nič denarja ni mogoče dobiti. Karavska različica Mazdine šestice si je tako prislužila tudi nekaj minusov, a v večini gre za avto, ki za svojo ceno ponuja res ogromno. Pri prvem testu limuzinske različice smo zapisali, da je prostora za kolena zadaj veliko. Pri karavanu je medosna razdalja za osem centimetrov krajša (škoda, kajti brez te precej nerazumljive poteze Japoncev bi bila lahko karavska šestica veliko večja prodajna uspešnica) in prostorsko udobje zadaj 'le' nekje v povprečju razreda. Tudi skupna dolžina karavske šestice je za šest centimetrov krajša, a je prtljažnika kljub temu več: 522 litrov v osnovi je dovolj za bolj ali manj zahtevne družine. Povečati pa ga je mogoče do precej več kot kubika in pol, je pa treba pograjati dejstvo, da je tretjinsko deljiva zadnja klop narejena tako, da ima večji del na levi strani. Če je zadaj počutje povprečno, je spredaj dobro. Prostora je dovolj (vsaj za voznike,

niže od dobrih 190 centimetrov), udobnega položaja za volanom ni težko najti, ergonomija ni Volkswagnovo ali Oplovo evropska, a tudi nima večjih pomanjkljivo-

sti, odlagalnih površin je dovolj. Skratka, s stališča udobja in uporabe je Mazda6 prav prijeten avto. Majhna izjema je le pri hrupu: ne sodi med najtišje avtomobile v razredu,



predvsem zaradi hrupa, ki prihaja izpod koles, medtem ko je zvok motorja in zraka okoli karoserije primerno dobro ukročen. Kako stara je Šestica in kolikšen korak bo morala narediti njena naslednja generacija, da bo ujela korak z najsodobnejšimi trendi pri podajanju informacij in krmiljenju funkcij avtomobila, pa izdaja pogled na armaturno ploščo in merilnike. Devetcentimetrski informacijski LC zaslon, ki je namenjen tako upravljanju nastavitev avtomobila kot tudi navigaciji (ta je pri tej opremi serijska), je dobro pregleden, ima pa Mazda6 še osrednji krmilnik na sredinski konzoli (in ne na dotik občutljivega zaslona ali vsaj kakšne druge možnosti krmiljenja kot le vrtenje in pritiskanje gumba), ki pa je za uporabo manj praktičen. Preostali merilniki? Počasi se približuje čas, ko jih bomo označili za malce arhaične, saj niso kaj dosti digitalizirani, zaslončki v njih niso visokoločljivi in barvni, vse skupaj pa pač deluje zelo klasično (ob tem pa je merilnik hitrosti premalo pregleden oziroma ne omogoča dovolj natančne določitve točne hitrosti avtomobila, kar je pri slovenskih kaznih precej nerodno). Tudi varnostni sistemi niso čisto vrhunski, saj nima pomoči za ohranjanje voznega pasu, radarski tempomat zna biti malo preveč agresiven, samo-

dejno zaviranje pa prepozno in prenežno. Revolution Top pomeni bogat seznam serijske opreme: pametni ključ, radarski tempomat, električno nastavljivi sedeži s spominsko funkcijo, sistem ozvočenja Bose, smerne LED-luči s samodejnim preklpom med kratkimi in dolgimi, nadzor mrtvih kotov in nenamerne zapuščenja voznega pasu, sistem za samodejno zaviranje, navigacija, grelje sedežev tudi zadaj, kamera za vzvratno vožnjo, pametni ključ. Kljub temu je cena, kot omenjeno, zmerna. Vse skupaj za manj kot 37 tisočakov. Motor? 2,2-litrski dizel je dovolj živahen že iz najnižjih vrtljajev, dovolj prožen, hkrati pa se tudi rad zavrti do rdečega polja na merilniku vrtljajev. V kombinaciji s sicer klasično (ne le po zasnovi, tudi po občutkih in delovanju), a še dovolj dobro delujočo šeststopenjsko menjalniško avtomatiko poskrbi, da je taka Mazda6 lahko suvereno hitra in uglajena. 5,9 litra porabe na normnem krogu je na prvi pogled sicer kar opazna številka, a velja pomisliti še enkrat: 175 'konjev', avtomatik in štirikolesni pogon. Ne, ni preveč (tudi glede na konkurenco). Podvožje? Ne pretrdo, dovolj natančno in z dovolj povratnega občutka iz krmilnega mehanizma. Takšna Mazda6 tako še enkrat dokazuje, da je mogoče dobiti veliko za ne tako

Mazda6 karavan CD175 AT AWD Revolution Top	
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	36.390 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	36.390 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	36.390 EUR
 ZAVAROVANJE AO: 696 EUR	
KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.789 EUR
NAŠE MERITEVE	
Okoliščine meritev: T = 15 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 58 % / stanje kilometrskega števca: 8.390 km	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	8,9 s
402 m z mesta:	16,7 s (132 km/h)
PROŽNOST	
Meritev s tem menjalnikom ni bila možna.	
TRUŠČ V NOTRANJOSTI	
Hitrost (km/h)	dB
90	VI. prestava 59
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	37,1 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje:	5,9 l/100 km
normni krog:	7,8 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.191 cm ³ - največja moč 129 kW (175 KM) pri 4.500/min - največji navor 420 Nm pri 2.000/min.	
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/45 R 19 W (Bridgestone Turanza).	
Masi: prazno vozilo 1.560 kg - dovoljena skupna masa 2.150 kg.	
Mere: dolžina 4.805 mm - širina 1.840 mm - višina 1.475 mm - medosna razdalja 2.750 mm - prtljažnik 522-1.648 l - posoda za gorivo 52 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 209 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,1 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 5,4 l/100 km, izpust CO ₂ 143 g/km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ motor	
▲ poraba	
▲ oprema	
▲ cena	
▼ zvočna izolacija dna avtomobila	
▼ staromodnost merilnikov in infozabavnega sistema	
Končna ocena	
Nekaj manj kot 37 tisočakov za odlično motoriziran, dovolj prostoren in udoben družinski karavan z obilico udobnostne in varnostne opreme? Pri Mazdi dokazujejo, da je to mogoče.	

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

zelo veliko denarja. Po drugi strani pa tudi to, da je jasno, zakaj nekateri avtomobili stanejo nekaj več, drugi pa nekaj manj. A nekaj je gotovo: takšna šestica je opazen, lep in dober avto.◀