besedilo: **Aljoša Mrak** ▪ foto: **Saša Kapetanovič**

Všečno drugačen

Tehnično sloni na Mazdi2, vendar voznik dobi občutek, da je večji, bolj dodelan, in ne zgolj višji.

Težko bi rekli, da komu zunanjost Mazde CX-3 ni všeč. Vsaj sam ne poznam nobenega in med testom so vsi opazovalci, ki ne morajo zadržati mnenja zase, rekli, da je to eden lepših majhnih križancev na slovenskih cestah. Čeprav je podedoval veliko tehnike od Mazde2 (okoli 80 odstotkov), to sorodstvo uspešno skriva, saj bi ga raje kot k mali Mazdi porinili ob bok večji CX-5. To pa ni slabo.

Štiri centimetrov višji položaj za volanom v primerjavi z Mazdo2 paše tako mladim kot predvsem starejšim, ki teže lezejo v nižje avtomobile, iz njih pa najraje le zdrsnejo s sedežev. Zato so križanci uspešni tudi med sivolasimi strankami, čeprav bi človek pričakoval, da so športne karoserijske poteze CX-3 za njih preveč vpadljive. Toda višje težišče pomeni tudi, da so morali inženirji narediti podvozje bolj togo, da se karoserija in živa vsebina v njih ne bi nagibala ali celo poskakovala po cesti, zato CX-3 ni družinsko udoben. Ali imajo pri tem kaj besede 18-palčna platišča, pravzaprav ne moremo povedati, lahko pa potrdimo, da je lega na cesti tudi zaradi bolj grobih gum povprečna. Navkljub štirikolesnemu pogonu.

Če lahko rečemo, da je motor kljub poskočnosti tudi varčen (le poglejte na naše porabe!) in šeststopenjski ročni menjalnik prijeten za rokovanje (natančen in hiter), pa je štirikolesni pogon eden tistih, ki te sicer pripelje na vrh zasneženega hriba, vendar pri tem ne ponuja nobenega užitka. Premalo navora se namreč prerazporedi na zadnji kolesni par, da bi zadek prednjemu delu pomagal pri vožnji v ovinek, zato boste na spolzkem ovinku opazili, da je treba predvsem krotiti prednji del avtomobila, ki hoče na zunanjo stran ovinka. To je sicer varno, ni pa uživaško. Motor skupaj z menjalnikom, ki ima očitno krajša prestavna razmerja, kljub le 77 kilovatom kar navduši pri mestni vožnji, saj je navora več kot dovolj, malce manj pa smo bili navdušeni nad hrupom na avtocesti, saj je pri 130 kilometrih na uro kazalec merilnika vrtljajev že malce previsoko. To pa ne velja za mestno vožnjo: če nisi pazljiv, se takoj uštteješ, da je pod motornim pokrovom bencinski motor, ki je v Mazdah (njihova posebnost) brez turbopuhala.

Če dodamo še dvobarvno usnjeno notranjost, projicirni zaslon, navigacijo z lepo grafiko, dodatno gretje sedežev, sistem za nadzor vožnje po voznem pasu, pametni ključ, ksenonske žaromete, tempomat, kamero za vzvratno vožnjo itd., pridemo do spoznanja, da ti ne priraste k srcu zgolj zaradi lepe zunanjosti. Lepo je tudi v kabini.

Mazda CX-3 CD105 AWD Revolution Nav

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	19.090 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	25.490 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	25.490 EUR
triglav **ZAVAROVANJE AO:**	422 EUR
triglav **KASKO (+B,K), AO, AO+ :**	1.144 EUR

NAŠE MERITVE
T = 3 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 58 % / stanje kilometrskega števca: 5.725 km

POSPEŠKI	
0–100 km/h:	11,9 s
402 m z mesta:	18,0 s (121 km/h)
PROŽNOST	
50–90 km/h (IV./V.):	8,3/12,8 s
80–120 km/h (V./VI.):	11,8/14,2 s
TRUŠČ V NOTRANJOSTI	**dB**
Hitrost (km/h)	VI. prestava
90	62
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	44,6 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje:	6,6 l/100 km
normni krog:	5,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.499 cm^3 – največja moč 77 kW (105 KM) pri 4.000/min – največji navor 270 Nm pri 1.600–2.500/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 215/50 R 18 V (Toyo Snowprox S953).
Masi: prazno vozilo 1.370 kg – dovoljena skupna masa 1.815 kg.
Mere: dolžina 4.275 mm – širina 1.765 mm – višina 1.535 mm – medosna razdalja 2.570 mm – prtljažnik 350–1.260 l – posoda za gorivo 44 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 173 km/h – pospešek 0–100 km/h 10,5 s – kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 4,7 l/100 km, izpust CO_2 123 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO
- ▲ videz, pojava
- ▲ štirikolesni pogon
- ▲ motor, menjalnik
- ▼ pretrdo podvozje
- ▼ štirikolesni pogon ni uživaški
- ▼ previsoki vrtljaji pri 130 kilometrih na uro

Končna ocena

Pozabite na trše podvozje in malce več hrupa pri 130 kilometrih na uro: taka Mazda CX-3 je avto, ki ti kmalu priraste k srcu, saj je v njej dovolj prostora za štiri odrasle osebe plus lep del prtljage.

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