besedilo: **Saša Kapetanovič** ▪ foto: **Saša Kapetanovič**

Manj je več(no)

Nobenih turbin, dvosklopčnih menjalnikov, hibridnih sistemov, pametnih diferencialov, voznih profilov in naprednih pomagal. Le dvosedežnik s štirivaljnim motorjem, šeststopenjskim ročnim menjalnikom in pogonom na zadnji kolesi.

Vam povem nekaj? Skozi celotno 24-dnevno testno obdobje z novo Mazdo MX-5 sem razmišljal le o tem, da ji bom na koncu z največjo lahkoto dal vseh pet smeškov za užitek v vožnji. No, ni čisto res. Razmišljal sem še kaj drugega. Ker smo doma pred kratkim povečali število družinskih članov na štiri, sem precej razmišljal tudi o logističnih zapletih, ki jih uporaba takega avta prinese s seboj. Ker je sovoznikov sedež opremljen tudi z ISOFIX-vpetjem, je bil en del teh težav rešen hipoma. Jutranje vožnje v vrtec so nenadoma postale vrhunec dneva. Zaplete se ponovno, ko je treba ta isti otroški sedež nekam pospraviti, kajti takoj zatem dobiš klic sodelavca, ki te prosi za prevoz. 130-litrski prtljažnik s težavo pospravi večje predmete, zato vam bo v tem primeru prišlo prav, da ste nekoč dolgčas ubijali z igranjem tetrisa. Vmes sem se dostikrat spomnil na fotografskega kolega Bora Dobrina, ki je prostor v svoji stari MX-5 znal izrabiti tako, kot bi bil v Ikei zadolžen za logistiko pakiranja. Fotografske torbe, studijske luči, kabli, stojala, kokakola in čokolada, vse je našlo svoj prostor.

Mogoče s temi uvodnimi stavki delam krivico tistim, ki jim je tak avtomobil resnično namenjen. Kdo pa so ti kupci? Tako vprašanje sem tudi sam večkrat dobil, ko so si sosedje od blizu ogledovali parkirano Mazdico. Iskreno povedano, težko je določiti večjo skupino ljudi, ki bi si delila eno skupno točko. Mladi in mladi po srcu je ena taka klišejska razlaga, a ozadje je lahko tudi drugačno. Nekaterem žene prepovejo vožnjo z motorjem in naslednji približek je tole. Ko se otroci odselijo, je lahko tak avto idealen za vikend izlete. Druge spet otroci prepričajo, da je taka igrača pri hiši še kako dobrodošla. Razlag je ogromno, a dejstvo je, da je Mazda MX-5 skozi svojo 27-letno zgodovino in s skoraj milijon prodanimi primerki najbolj priljubljen roadster vseh časov. Včasih je še imela kakšnega konkurenta, a zdaj je ostala skoraj edini pravi roadster na trgu. S čim si je priborila ta naziv? Prvinske vozniške užitke so ponujali bolj ali manj vsi, a Mazde MX-5 so s svojo preprosto zasnovo, zanesljivostjo in nezahtevnim vzdrževanjem postale pravi hit. Dostopnost roadsterskih užitkov še nikoli ni bila tako blizu in bazen ljubiteljev MX-5 se je hitro polnil. Danes najdemo ogromno klubov, kjer se povezujejo ljudje, ki jih druži strast do tega avtomobila, zato

HVALIMO IN GRAJAMO

- zasnova avtomobila
- lega na cesti
- vodljivost
- lahkotnost odpiranja in zapiranja strehe
- menjalnik
- premalo odlagalnih mest
- trušč pri večjih hitrostih
- prtljažnik

KOLIKO STANE V EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Barva Soul rdeča	570

se pri Mazdi še kako zavedajo, da morajo to uspešno zgodbo pametno nadaljevati.

To pomeni, da bi po avtomobilističnih trendih morala nova Mazda MX-5 vsebovati vse izboljšave, ki jih narekujejo vodilni igralci na trgu. A pri Mazdi se požvižgajo na zmanjševanje motorne prostornine, elektronska pomagala, zapletene menjalnike itd. A daleč od tega, da so bili pri Mazdi leni. MX-5 ima poponoma novo zasnovo, kar v prvi vrsti prinaša prihranek pri teži. Novinka je več kot 100 kilogramov lažja od predhodnice, ima novo podvozje, vzmetenje, motorje, notranjost, skratka vse. Prepričljiva je tudi oblikovno. Boki so poudarjeni, spredaj je bolj agresivna, zadek pa ponoči prav simpatično dopolnjuje zanimiva LED-osvetlitev luči. Notranjost oblikovno ni revolucionarna, a je na račun dobrih materialov in bogate opremljenosti prijetna za oko. Višerasli vozniki bodo zaznali majhen prirastek pri prostornosti, a vseeno lahko rečemo, da je zgornja višinska meja, da užitek ne preraste v trpljenje, nekje okoli 195 centimetrov. Bolj kot prostorske centimetre smo v notranjosti pogrešali preproste uporabniške rešitve. Medtem ko predalček med sedežema v višini ramen pogoltne kakšno drobnarijo, ostane nerešljiva uganka, kam odložiti vse drugo. Zgodilo se mi je, da sem si na bencinski črpali privoščil kavo in sok, se usedel v avto, in ker nisem imel kam odložiti niti ene pijače, sem bil prisiljen spiti oboje kar tam. Kasnejše poizvedovanje me je sicer malce pomirilo, ko sem ugotovil, da so v MX-5 na voljo posebni priključni nastavki, ki služijo kot držalo za pijačo, a naša Mazda tega ni imela. Dejstvo je, da je MX-5 na tesnem s prostorom, a vseeno bi se dalo najti še kakšno dodatno rešitev. Recimo, sovozniku bi lahko namenili mrežico pri nogah, utor za odpiranje vrat bi lahko bil malce večji in bi s tem požrl kakšno drobnarijo, predalček pod naslonom za komolec je smešno plitek ... Razveseljujoč je podatek, da sistem odpiranja in zapiranja platnene strehe ostaja enak kot v predhodniku. Opravilo je sila preprosto: z roko odpnemo ročico in streho vržemo nazaj, v obratni smeri velja enako. Zaznati je tudi malce boljšo zvočno izolacijo pri vožnji z zaprto streho, čeprav je pri hitrostih nad 130 kilometrov na uro debata s sovoznikom skoraj nemogoča. Takih težav pa ne boste imeli pri poslušanju glasbe, saj za dobro zvočno kuliso poskrbi zvočni sistem Bose, ki je zvočnike vgradil kar v (sicer odlične) Recarove sedeže.

Jasno je, da je bil pri novi MX-5 glavni poudarek na izboljšani voznosti (pa ne da bi stari kaj hudega očitali). Kljub omenjeni shujševalni kuri ima tudi novinka idealno razporejeno težo v razmerju 50 proti 50. Inženirji so motor pomaknili še za poldrugi centimeter bolj nazaj in ga tako približali sredinski točki vozila. Podvozje je obogateno z Bilsteinovim vzmetenjem, moč na zadnji kolesi pa pomaga razporediti diferencial z delno mehansko zaporo. Novo MX-5 je mogoče dobiti z dvema bencinskimi motorjema, testna pa je bila opremljena z močnejšim, dvolitrskim atmosferskim bencinarjem z močjo 160 'konjev'. Če smo dandanes vajeni, da je že vsak družinski avtomobil motoriziran s podobno konjenico, naj vas ta podatek ne zavede. Treba je imeti v mislih, da sedite v dvosedežniku z maso, malenkost večjo od tisoč kilogramov. Pospeševanja so zvezna, čeprav se motor najbolje odziva v zgornjem območju, kjer ga lahko poženemo vse do 7.500 motornih vrtljajev. Da bi ga obdržali v tem območju, je treba precej telovaditi z menjalnikom, a vendar se nad tem početjem ni pritoževati, saj je šeststopenjski ročni menjalnik približno tako dober, kot je sploh lahko. Občutek dovršene mehanike, kratki gibi, hitri vklopi, niti za trenutek nismo pomislili, da bi mu bolje pristajal kakšen dvosklopčni menjalnik.

O sami vožnji bi lahko pisali le v presežkih. Jasno, da bi občutili tisto najboljše, kar ponuja, se je treba zapoditi na ovinke. Mazda MX-5 ima po novem električno servoojačitev volanskega sukanja, zato je mogoče občutek povezanosti s kolesi malce slabši, a to ne pomeni, da trpi odzivnost. Podvozje in šasija sta tako predvidljiva, da je že najmanjše prekrmarjenje zaznati dovolj zgodaj, da se lahko hitro pripravimo na odziv na volanu. Zato so tudi Mazdini inženirji dopustili tolikšno mero odnašanja zadka, saj se zavedajo, da imajo vozniki to radi, če je le avto predvidljiv.

Čeprav se zdi, da imajo pri Mazdi lahko delo s tem, da naredijo avtomobil, ki je skoraj brez konkurence na trgu in ima že zagotovljen krog kupcev, je naloga precej težja. Zdaj, ko je kult zgrajen, je treba tradicijo nadaljevati, in to jim bo uspelo le tako, če bodo izdelek nadgrajevali. Četrta generacija tega roadsterja je nadgradnja v vseh pogledih, zato se ni bati, da bi ne bilo ljubiteljev vse več. Lahko pa upamo, da jih tudi v bodoče ne bo premamil svet nekih naprednih avtomobilističnih določevalcev trendov in da bodo ostali zvesti svoji preverjeni ideologiji.

TEHNIČNI PODATKI

CENA	(Mazda Motor Slovenija, d.o.o.)
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	31.490 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	32.060 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	32.060 EUR

Moč:	118 kW (160 KM)
Pospešek:	7,4 s
Največja hitrost:	214 km/h
Normna poraba:	6,7 l/100 km

Garancija:
Pet let ozirома 150.000 kilometrov splošnega jamstva, 3-letno jamstvo na lak, 12-letno jamstvo proti prerjavenju, mobilna pomoč.

Predvideni redni servisi:
20.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

redni servisi, delo, material:	1.133
gorivo	8.053
gume*:	1.291
izguba vrednosti po 5 letih:	10.561
obvezno zavarovanje AO:	3.480
kasko zavarovanje (+B,K), AO, AO+:	7.610
Skupaj:	32.128
Strošek za prevoženi km:	0,32 evra/km

* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

NAŠE MERITVE

Okoliščine meritev:
T = 16 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 56 % / Gume: Bridgestone Potenza S001 205/45 R 17 W / stanje kilometrskega števca: 3.567 km

Vozne lastnosti	
Pospeški	**s**
0-100 km/h:	7,4
402 m z mesta:	15,4 (146 km/h)
Prožnost	
50–90 km/h (IV./V.):	11,0/9,9 s
80–120 km/h (V./VI.):	8,8/15,5 s
Poraba goriva	**l/100 km**
skupno testno povprečje	8,9 l/100 km
povprečje normnega kroga	6,7 l/100 km

4 l/100km — 8,9 — 20

Trušč v notranjosti	**dB**
Prestava	VI.
90 km/h	66
130 km/h	72
Zavorna pot	**m**
od 130 km/h:	60,7
od 100 km/h:	35,5 (AM meja 40 m)

35,5 — 40 — 30 metrov — 40 — 50 — 60

DIAGRAM MENJALNIKA:

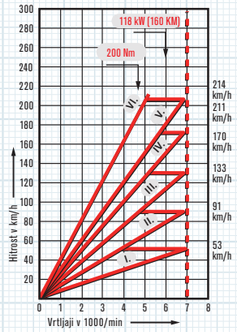
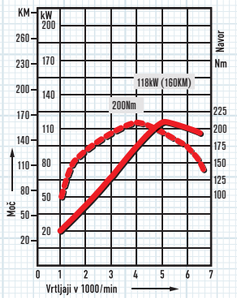


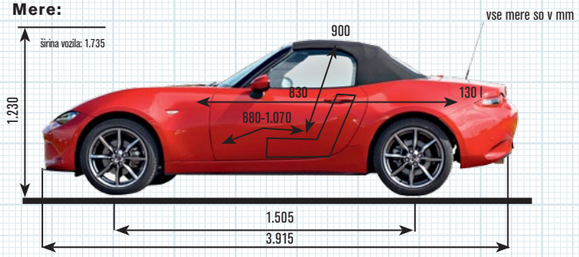
DIAGRAM MOTORJA:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 83,5 × 91,2 mm – gibna prostornina 1.998 cm^3 – kompresija 13 : 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 200 Nm pri 4.600/min – 2 odmični gredi v glavi (klinasti jermen) – po 4 ventili na valj.
Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – prestavna razmerja I. 5,087; II. 2,991; III. 2,035; IV. 1,594; V. 1,286; VI. 1,000 – diferencial 2,866 – platišča 7,0 J × 17 – gume 205/45 R 17 W, kotalni obseg 1,86 m.
Voz in obese: roadster – 2 vrat, 2 sedeža – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vijačne vzmeti, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijačne vzmeti, 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 1.090 kg – dovoljena skupna masa 1.260 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: n.p., brez zavore: n.p. – dovoljena obremenitev strehe: /
Zmogljivosti: največja hitrost 214 km/h – pospešek 0–100 km/h 7,3 s – povprečna poraba goriva (ECE) 6,6 l/100 km, izpust CO_2 154 g/km.

Mere:



Zunanje mere: dolžina 3.915 mm – širina 1.735 mm, z ogledali 1.920 mm – višina 1.230 mm – medosna razdalja 1.505 mm – kolotek spredaj 1.490 mm – zadaj 1.495 mm – rajdni krog 10,4 m.
Notranje mere: vzdolžnica 880–1.070 mm – širina spredaj 1.380 mm – višina nad glavo 900 mm – dolžina sedalnega dela 510 mm – prtljažnik 130 l – premer volanskega obroča 365 mm – posoda za gorivo 45 l.

UŽITEK V VOŽNJI:

Ni pomembno, ali je streha pospravljena ali nad glavo, ta avto vam bo ob vsaki vožnji risal nasmehe na obraz.

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

OCENA

Zunanjost (15)	14	Mazdin oblikovalski jezik Kodo je tudi na MX-5 prišel na lep način do izraza.
Notranjost (125)	82	Uporabnost malce peša, a zato dobra izbira materialov in opreme popravi oceno.
Motor, pogon, podvozje (65)	64	Eno točko ji odščipnemo na račun elektromehanskega serva, a vseeno je ocena vrhunska.
Vozne lastnosti (70)	66	Lega na cesti in voznost sta Mazdina glavna aduta.
Zmogljivosti (35)	28	Motorji brez turbopuhal izgubljajo točke pri prožnosti, a Mazdo rešuje dober menjalnik.
Varnost (45)	38	Čeprav se MX-5 izogiba nekaterim tehnološkim rešitvam, ne pomeni, da manjkajo tudi sodobni aktivni varnostni pripomočki.
Gospodarnost (65)	48	MX-5 zna biti presenetljivo varčna, dobro ohranjena pa počasi izgublja vrednost.
Skupaj	**340**	Vozniška odličnost, preprosta zasnova in dostopnost so atributi, ki so Mazdo MX-5 izstrelili med kultne avtomobile. Z novo generacijo ni nič drugače.

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