

Mazda MPV 2.5 TD

Definicija limuzinskega kombija: avtomobil z limuzinsko notranjostjo, z limuzinsko zasnovano mehaniko, z več kot petimi sedeži, s skoraj ravno odsekanim zadkom ter s prednjo šipo in motornim pokrovom v (skoraj) isti črti, gledano z boka. Hm. Kaj pa tale MPV?

Mazda ne spada med večje japonske avtomobilске proizvajalce, a ima dokaj pestro ponudbo in zanimiv način snovanja avtomobilov. Naj gre za obliko ali mehaniko, v obeh primerih bi lahko mirne duše rekli, da mazda mora biti nekaj posebnega. Spomnite se kupejevskih limuzin 323 F, 626 in xedos; spomnite se prikupnih MX 3 in MX 5; in, navsezadnje, pogledite MPV! Se vam zdi običajen japonski limuzinski kombi? Vas takoj spomni na evropski limuzinski kombi? Ne! Seveda, saj je mazda.

Mazda MPV ni tako nov avtomobil, kot ga pozna Evropa, saj je že nekaj časa naprodaj v Ameriki. Že na pogled deluje kompaktno in dokaj klasično: razmeroma ravnih delov je veliko in zaobljenost spojev je diskretna. Krom, ki obrobja prednjo masko, ji daje nekaj zlahčnosti, visok svetel spodnji rob avtomobila pa razbija vtis o velikosti

odpirati klasično. Prav. Okusi so, tudi v Evropi, različni. Ne glede na okus pa je tale MPV dokaj visok, saj z vklopljenim radijskim sprejemnikom (visoka samodejna antena) ne boste mogli pod nizke garaže, s pospravljeno anteno pa ravno toliko, da vzdolžna strešna nosilca ne bosta drsala po stropu.

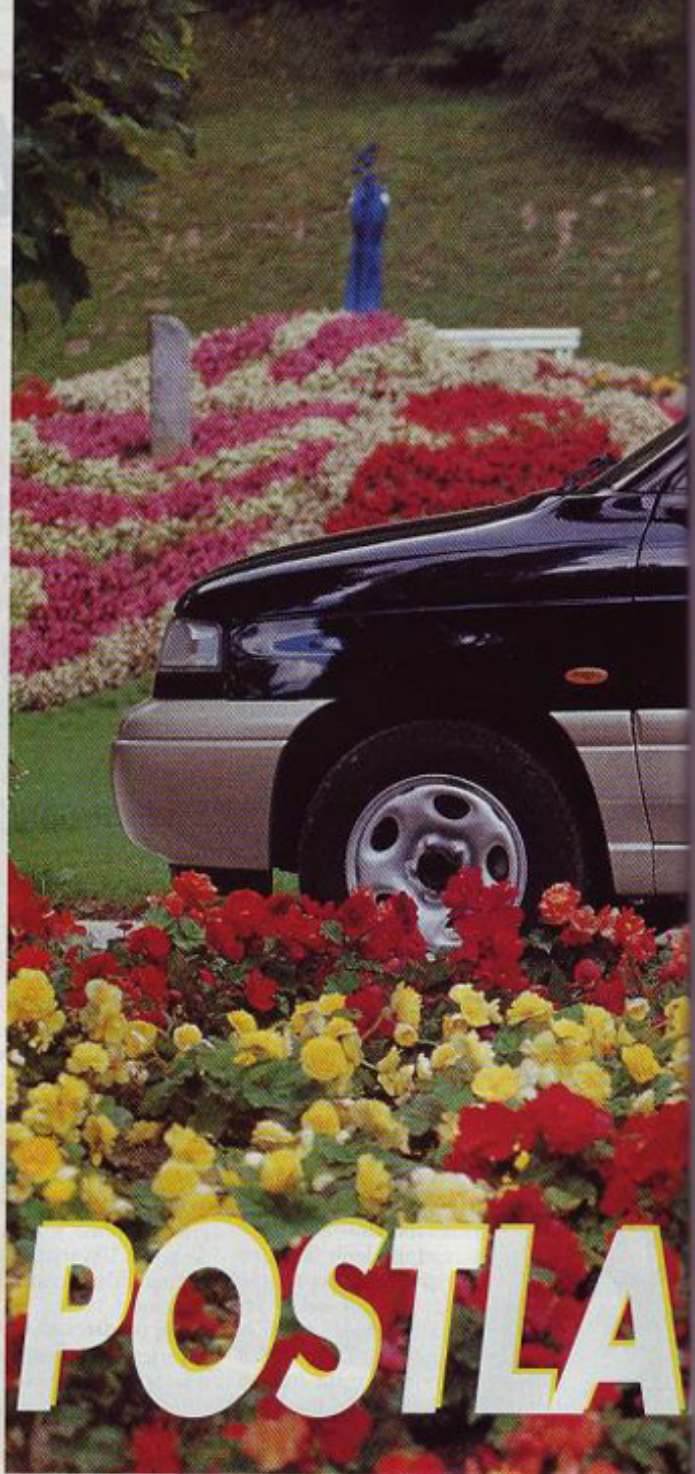
A mazda MPV je kljub vsemu limuzinski kombi. Karoserija morda res ne deluje najbolj aerodinamično, a je zato dobri vidljivosti v prid prednja šipa dovolj velika, lažji dostopnosti na ljubo pa se velika zadnja vrata odpirajo navzgor. V notranjosti sta le dva sedeža: za voznika in sovoznika, oba pa imata na notranjem delu komolčni opori. Za sedežema je par sedežnih klopi, nameščenih ena za drugo. Na tisti v srednjem delu je prostora za tri, čisto zadaj pa še za dva potnika. Klopji seveda niso tako udobne kakor sedeži, jih je pa zato veliko

laže pomikati in zlagati, delno tudi zaradi Mazdinih preprostih rešitev. Sicer prostorna notranjost zasluži tudi nekaj graje: v osnovi (ko je v notranjosti vseh sedem sedežev) zelo majhen prtljajni del ni pokrit, kar pomeni, da si vsak mimosidoči lahko ogleda vsebino avtomobila; osvetlitev velike notranjosti je preskopa; na predalu pred sovoznikom ni ključavnice; trije gumbi na sredinski konzoli armaturene plošče so odročni in slabo oblikovani; majhna polica vrh sredinske konzole je vsaj med vožnjo povsem neuporabna, saj njeni plitki robovi ne zadržijo nobenega tam odloženega predmeta; gumbi za pomik štirih bočnih oken niso osvetljeni in so razen na voznikovih vratih



Armatura plošča: pregledna, a nekaj ergonomskih pomanjkljivosti

zunanjih mer. In če tole mazdo pogledate z boka, bi jo zaradi položnega, dolgega motornega pokrova težko kar prvi hip uvrstili med limuzinske kombije. Zanimivo je, da če takšen avtomobil kupite v Ameriki, dobite par klasičnih in par drsnih bočnih vrat. Za Evropo, trdijo pri Mazdi, pa se morajo vsa štiri bočna vrata



POSTLA



Se vam zdi običajen japonski limuzinski kombi?



NO Z ROŽ'CAMI



skregani z ergonomijo; in če sem pikolovski, snovalcem zamerim tudi obliko ročic grelno-prezračevalnega dela; te močno spominjajo na tiste v daihatsujih in suzukijih. Toda vedeti morate, da



Zaobljenost spojev je diskretna.

se (tudi v mazdi MPV visoko sedi in zato dobro vidi naprej; da je zadnji brisalnik zelo dober,

To je šele zanimivo!

šipa pa velika, zato je tudi vidljivost nazaj zelo dobra; da je v tej mazdi kup odlagališč za drobnarije, z velikim predalom pod sovoznikovim sedežem vred; in da ima MPV zelo dobro tudi mehaniko.

To je šele zanimivo! V nosu je nameščen štirivaljni turbodizelski motor z vrtničnimi komorami v glavi ter s po tremi ventili na valj. Iz 2,5 litra prostornine prihaja le 85 kilovatov, kar pomeni zelo majhno litrsko moč, a zato tudi majhne hitrosti batov (in zato seveda daljšo življenjsko dobo) in izredno velik navor. Turbinski polnilnik, ki pri sesanju pomaga z ne ravno majhnim nadtlakom 0,8 bara, je naravnan predvsem na odlično prožnost motorja, ki se tako zlahka kosa s tono in tri četrt suhe teže avtomobila.

Prtljažnik: od 300 litrov pa naprej



Motor, ki je dobro odziven, zaradi velikega navora ne daje občutka podhranjenosti in celo dovoljuje lenarjenje s prestavno ročico med vožnjo. Predgrevanje hladnega motorja je kratko, steče šele v drugem hipu in prvih deset sekund daje občutek, kot da nekaj z njim ni v redu. Dizel, pač. Potem pa se umiri in ogret zelo dobro vleče že od dva tisoč vrtljajev ročične gredi dalje. Čeprav se rdeče polje začne pri znamki 5000 na merilniku vrtljajev, ga je čez 4500 vrtljajev povsem nesmiselno trpinčiti, saj s tem nič ne pridobite, sam motor pa sploh ne kaže dobre volje po vrtenju v tem območju. Specifičnosti motorja je treba namreč prirediti tudi način vožnje: ne glede na to, ali gre za

vožnjo v klanec, hitro vožnjo in prehitovanje ali za lagodno in varčno vožnjo, se najbolje počuti v območju največjega navora. V (zanj) visokih vrtljajih, tam torej, kjer doseže največjo moč, in še više, se povečata poraba in trušč in hkrati krajša življenjska doba.

Dober motor tako kljub majhni moči omogoča prijetno vožnjo, čeprav največja hitrost ni zavidanja vredna (prosim, spomnite se hitrostnih omejitev) in čeprav se na podlagi naših meritev morda zdi, da je prožnost obupno slaba. Ne smete namreč pozabiti, da meritve prožnosti vedno opravljamo pri istem hitrostnem izhodišču, tam pa se motor te mazde vrti le z okrog tisoč vrtljaji v minuti, to pa je skoraj prosti tek. Menjalniku streže dolga (a glede na višino komolčne opore voznikove desne roke še prekratka) prestavna ročica s presenetljivo kratkimi, a v nekaterih položajih pretirdimi gibi. In kdor ne pogleda v tehnične podatke, mora vseeno vedeti: motor mazde MPV poganja zadnji kolesi, zato pozor! Navora je v nižjih prestavah in pri obremenjenem avtomobilu dovolj, nadzora nad zdrsom gnanih koles pa takšen MPV nima! Sam pogon je dobro zasnovan, saj ne povzroča dodatnih tresljajev med vožnjo, za kar gre za sluga izkušnjam Mazdinih snovalcev. Nekaj izkušenj pa mora imeti tudi voznik, ki na splošno pretirano pritiska na plin.

V ovinku, ko zadnji par koles ne zmore več kakovostnega stika s podlago, zadek zdrsne in le od vzemanje volana je rešitev proti vrtenju avtomobila na cesti. Saj ne, da bi vas napeljeval, a če ste večji, poskusite! MPV ima zelo



Motor: majhna moč, velik navor, odlična prožnost

dobro lego na cesti, se malo nagiba in ima dober volanski mehanizem. Vožnja z njim je lahko velik užitek.

Končno, pravim. Končno avtomobil, ki je toliko drugačen od drugih, da je že zato zanimiv. Takšen samosvoj Mazdin prijem na temo »limuzinski kombi« s poudarkom na uporabnosti je prijetna osvežitev tega avtomobilskega razreda. Tudi če MPV ni že na prvi pogled čisto pravi limuzinski kombi in tudi če mu v resnici ni poslano z rožicami. Boj za trg je vedno hud.

VINKO KERNČ

Foto: UROŠ POTOČNIK



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - dizelski z vrtnično komoro - nameščen spredaj, vzdolžno - vrtna in gib 93,0 x 92,0 mm - gibna prostornina 2499 kubikov - kompresija 19,8:1 - največja moč 85 kW (116 KM) pri 3400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,4 m/s - specifična moč 34,0 kW/liter (46,4 KM/liter) - največji navor 227 Nm pri 2000/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 3 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - visokotlačna razdelilna črpalka za vbrizg (zixel NP V14) - turbinski polnilnik na izpušne pline ishika wajinaharima RHF5, nadtlak polnjenja 0,8 bara - vodno hlajenje 7,5 litra - motorno olje 6,8 litra - akumulator 12 V, 64 Ah - alternator 80 A

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - enokolna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,730; II. 2,158; III. 1,396; IV. 1,000; V. 0,770; vzvratna 3,815; diferencial 3,727 - platišča 6JJ x 15 - gume 215/65 HR 15 (bridgestone SF-321), kotalni obseg 1,99 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 41,6 km/h

Voz in obese: limuzinski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna in vzdolžna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, dvojna vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj kolturne (prisilno hlajene), servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levitjo, servo, 3,6 zasuka od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4670 mm - širina 1825 mm - višina 1785 mm - medosna razdalja 2805 mm - kolotek spredaj 1525 mm, zadaj 1540 mm - najmanjša razdalja od tal 180 mm - rajdni krog 10,8 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 2390 mm - širina (kamolci) spredaj 1490 mm, v sredini 1490 mm, zadaj 1460 mm - višina (nad sedežem) spredaj 1000 mm, v sredini 980 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 870 - 1060 mm, srednja klop 920 - 570 mm, zadnja klop 600 - 760 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 300 litrov - posoda za gorivo 74 litrov

Teže: prazno vozilo 1740 kg - dovoljena skupna teža 2370 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 165 km/h - pospešek 0-100 km/h: 16,5 s - poraba goriva [ECE]: 11,7/7,2/8,9 litra neosv. inženega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

172 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h: 5,5 s

0-80 km/h: 9,3 s

0-100 km/h: 14,0 s

0-120 km/h: 22,2 s

0-140 km/h: 32,6 s

1000 m z mesta:

34,5 s (141 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40km/h (IV.):

35,2 s (144 km/h)

1000 m od 40km/h (V.):

42,5 s (135 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 45,2 m

od 150 km/h: 99,9 m

Natančnost merilnika

hitrosti:

kazalec na: resnično:

60 58,3 km/h

80 76,5 km/h

100 97,7 km/h

120 116,6 km/h

Truš v notranjosti (dB):

Prestava III. IV. V.

Hitrost

50 km/h 61 60 59

100 km/h 70 68 67

150 km/h - 72 71

Prosti tek 50

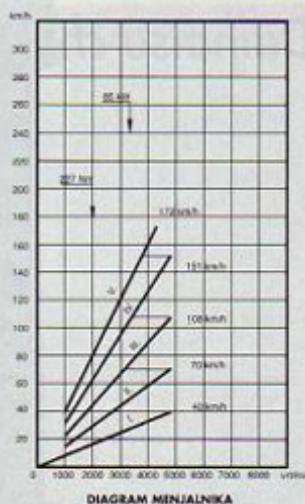
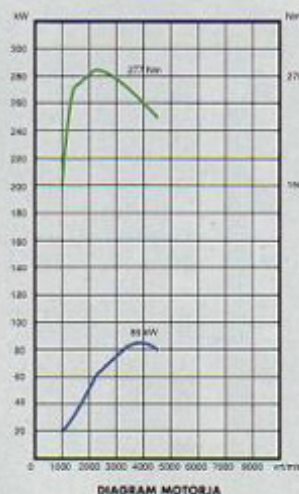
Poraba goriva:

Testno povprečje

11,2 litra/100 km

Cena

52.500 DEM
(MMS, Ljubljana)



Hvalimo

- motor: prožnost, odzivnost, zmogljivosti
- prostornost v notranjosti
- odlagalne police in predali
- volanski mehanizem
- lega na cesti

Grajamo

- trd menjalnik
- težko zapiranje zadnjih vrat
- skopa osvetlitev notranjosti
- gumbi, stikala
- majhen, nepokrit prtljažni del

Iz oči v oči

Od takrat, ko so Japonci napadli Pearl Harbour, so se časi zelo spremenili. Mazdo MPV na primer so najprej prilagodili Američanom in se jim pri tem dobrikali z zadnjim pogonom, potem pa še Evropejcem in jim namenili klasična namesto drsnih bočnih vrat. Ko to razumete, vam utegne biti MPV všeč. Tudi zato, ker ni zgolj kopija podobnih vozil.

Martin Česenj

No, prenovljeni Mazdin enoprostornik je še ena možnost te vrste avtomobilov na našem trgu. Ameriška notranjost bo všeč tistim, ki so se naveličali evropske, turbodizelski motor vas ne bo razočaral, zato pa boste imeli nekaj več dela z zadnjim pogonom, predvsem na spolzkih tleh.

Matevž Korošec

Klasična, že rahlo zastarela oblika, pa vendar prepričljiva. Mehko vzmetenje, prožen, dovolj močan motor in bogata oprema pustita dober vtis, če pa želite biti prepričljivi tudi, kar se tiče velikosti, je to prava izbira.

Igor Pucihar

Če je nekaj dobro za Američane, zakaj bi se nad tem pritoževali Evropejci? Japonci se znajo dobrikati tako enim kot drugim. In prav tako znajo snovati avtomobile. To dokazuje tudi mazda MPV. Z nevsakdanjo obliko, motorjem, ki poganja zadnji kolesi in zato zahteva nekoliko več spoštovanja v mokrih cestnih razmerah, s pregovorno japonsko radodarnostjo pri serijsko vračanju udobju in varnosti. In seveda: večnamenskost iz imena ni le za okras.

Tajša Smrekar