

TEST - MAZDA MPV

O izvirnosti imena se tokrat ne moremo razpisati. Mazdini moške so namreč svoj novi limuzinski kombi poimenovali kar MPV (Multi Purpose Vehicle). Zato pa še zdaleč ne moremo trditi, da niso dobro opravili svojega dela.

Pravzaprav smo pod enakim imenom (MPV) poznali že predhodnika. Limuzinski kombi precej oglatih oblik so si mnogi zapomnili predvsem po dveh značilnostih. Turbodizelskem 2,5-litrskem motorju, ki je bil za tiste čase, pisalo se je leto 1989, precejšnja redkost med limuzinskimi kombiji, in zadnjem pogonu. Seveda »veselja« z opletanjem zadka pri vožnji prejšnje Mazde MPV v mokrem vremenu ni primanjkovalo.

No, prav temu so Mazdini inženirji zdaj naredili konec. Novi MPV namreč stoji na povsem novi osnovi z daljšo medosno razdaljo, predvsem pa ima prednji pogon. Pa ne le to! V primerjavi s predhodnikom je novinec za okroglih osem centimetrov zrasel tudi v dolžino, nekoliko v širino, oblikovalci pa bi ob tem zagotovo dodali še, da vse to velja tudi za njegovo obliko. Podo-

Preprosto MPV



Tudi potniki v drugi in tretji vrsti sedijo na dobro nastavljivih sedežih.



Zadaj je dovolj prostora celo za dva odrasla človeka.



Potnika zadaj si lahko ločeno od drugih nastavljata tudi klimatsko napravo.



Všečna in pregledna armaturna plošča



Bogato sredinsko konzolo krasi tudi Imitacija lesa.

bnost z najmanjšim Demiom ter nekoliko večjim Premacyjem namreč nikakor ni zgolj naključna. In trdimo lahko, da je nos precej evropski, hkrati pa moramo priznati, da je zadek toliko bolj ameriški. Stranskih drsnih vrat in polkrožno zaobljenega zadnjega dela pri evropskih limuzinskih kombijih pač ne srečamo prav pogosto. Toda to naj vas nikar ne moti. Še vedno trdim, da so prav drsna vrata pri limuzin-

skih kombijih mnogo pripravnejša od klasičnih.

Notranjost vas lahko še nekoliko bolj preseneti. Suhoparnosti in dolgočasnih odtenkov v sivi barvi, ki smo jih vajeni v Mazdinih avtomobilih, tokrat ne boste srečali. Merilniki so resda povsem značilni za Mazdine avtomobile, toda teh nikoli nismo grajali in tudi tokrat so preprosti in dobro pregledni. Prav prijetno pa nas je v Mazdi MPV presene-

tila tudi armaturna plošča. Pa ne le zaradi svetlih barv, imitacije lesa in tovarniško vgrajenega radiokasetofona z velikimi stikali ter zaslonom na sredinski konzoli, ampak predvsem zaradi vseh tih linij. Očitke si zaslužita le popolnoma neuporaben predal na dnu sredinske konzole, ki bi ga oblikovalci lahko izkoristili, saj je odprtina velika, in položaj prestavne ročice, saj med prednjima sedežema otežuje dostop

k zadnji klopi. Toda to zelo solidnega položaja za volanskim obročem ne moti. Po višini nastavljiv volanski obroč zaradi svojih oblik namreč vozniku zagotavlja zelo dober občutek med vožnjo. Tudi sedežu skorajda ne moremo ničesar očitati. Še manj se bodo nad njimi pritoževali preostali potniki. Tako sovoznikov kot preostalih pet v drugi in tretji vrsti je namreč mogoče pomikati vzdolžno in nastavljati

naklone naslonjal, ob tem pa nikakor ne smemo spregledati, da imata prednja dva tudi naslona za roke. Ni kaj, v Mazdi MPV bo udobno sedelo vseh sedem potnikov. Še več! Sedeže v drugi in tretji vrsti je mogoče tudi zložiti ter tako zelo uporabno prilagajati prostor glede na število potnikov in količino prtljage. Žal pa se zatakne v trenutku, ko želite prostor za prednjima sedežema v celoti nameniti prtljagi. Pri-



Vzmetenje je namenjeno predvsem udobni vožnji, kljub temu pa je lega zelo solidna.

ditveni sistem namreč zahteva precej ročnih spretnosti, poleg tega pa je opravilo težavno še zaradi teže sedežev, saj vsak tehta okroglih dvajset (20) kilogramov. No, sedeži si zaslužijo še eno zamer. Vsaj prednja dva, saj ju ni mogoče zavrteti. Vseeno pa moramo priznati, da vse graje ne motijo udobja med vožnjo.

Mazda MPV, ki je v Sloveniji na voljo le z enim, in sicer 2,0-litrskim motorjem in prav tako enim samim paketom opreme, je lahko namreč zelo udoben limuzinski kombi. Vozniku in šestim potnikom so namreč namenili zelo dolg seznam opreme, na katerem pa ne manjkajo niti daljinsko centralno zaklepanje, servovolani, električni pomik vseh starih stekel v vratih in zunanji ogledal, tovarniško vgrajen radiokasetofon z zvočniki, potovalni računalnik, po višini nastavljiv voznikov sedež in volanski

obroč, oblečen v usnje, predal pod sovoznikovem sedežem, vzdolžni strešni nosilci, imitacija lesa na sredinski konzoli in dvo-kanalna klimatska naprava, ki jo lahko potnika v zadnji vrsti ločeno uravnava.

Prav tako bogat je tudi seznam vgrajene varnosti. To seveda ne preseneča, saj smo pri Mazdi tega vajeni že vrsto let. Torej ni nič čudnega, da tudi Mazda MPV v sebi skriva družinsko celico, zagotavlja varnostnih pasov in varnostni blazini za voznika in sovoznika, stranski varnosti blazini, zglavnike na vseh sedmih sedežih, šest samodejnih tritočkovnih varnostnih pasov, sistem, ki samodejno izklopi delovanje sovoznikovih varnostnih blazin, ko sedež ni zaseden, bočne zaščite v vseh vratih, varnostno lepljena stekla in še bi lahko naštevali.

Ni kaj, priznati moramo, da je v edini različici Mazde MPV,

ki je pri nas na voljo, udobja in varnosti na pretek. Ob tem pa bodo morda razočarani le ljubitelji hitrih potovanj. Štirivaljni 2,0-litrski motor sicer povsem zadovoljivo opravlja svoje delo, saj 1530 kilogramov težki Mazdi zagotavlja zelo solidno pospeške (poglejte naše meritve!) in tudi končno hitrost. Ob tem lahko še zapišemo, da tudi poraba goriva ni pretirana. Toda z njim Mazda MPV zadovolji le povprečno zahtevne voznike, nikakor pa ne tudi tistih, ki imajo v limuzinskih kombijih raje večje in močnejše motorje. V Mazdo MPV namreč vgrajujejo tudi večji, 2,5-litrski šestvaljnik, ki zmore 125 kW (170 KM), tega pa žal pri nas ni mogoče naročiti.

Pa nič zato, če pomislimo, da je vzmetenje bližje zahtevam ameriških kupcev kot evropskih. Ali zapisano z drugimi besedami, mnogo bolj je udobno, kot smo vajeni Evropejci. To seveda



Nad glavami potnikov je prav tako vse v najlepšem redu.



pomeni, da zelo mehko požira neravnine na cesti, hkrati pa, da se prav tako mehko obnaša tudi v ovinkih. Toda če ste zmeren voznik, vas to ne bo motilo. Mazda MPV je namreč limuzinski kombi, namenjen sedmim potnikom, in doživljanje vožnje na sedežih v zadnji tretji vrsti ni nikoli enako doživljanju na prvih dveh. Zato si nekoliko bolj mehko vzmetenje tokrat ne zasluži graje. Še posebej, če pomislimo, da je lega na cesti kljub temu zelo solidna, občutek za volanskim obročem pa tudi pri večjih hitrostih še vedno dober.

Nova Mazda MPV dokazuje, da povsem preprosto, ali če želite, neizvirno ime še ne pomeni tudi neizvirnega avtomobila. V primerjavi s predhodnikom je Mazda MPV povsem nov avtomobil, predvsem pa privlačnejši, udobnejši in seveda, kot se za Mazdo spodobi, tudi varnejši.

Matevž Korošec



V zadku je na voljo od 294 do 866 litrov prostornine. Če pa odstranite še drugo vrsto sedežev, postane prostor zadaj že skoraj tovarnjaško velik.

avto magazin MAZDA MPV 90 kW (122 KM) • 12,6 s • 183 km/h • 13,5 l/100km • 5.298.923 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	5,4
0 - 80 km/h:	8,4
0 - 100 km/h:	12,6
0 - 120 km/h:	19,0
0 - 140 km/h:	28,4
1000 m z mesta:	34,7

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.):	36,9
1000 m od 40 km/h (V.):	42,9

Največja hitrost

183 km/h

Poraba goriva

najmanjše povprečje	12,0
največje povprečje	14,9
skupno testno povprečje	13,5

Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	55	55	54
100 km/h	67	65	64
150 km/h		71	70
Prosti tek			36

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	57,1
80	76,3
100	95,7
120	115,2
140	131,5
160	150,7

Zavorna pot

od 150 km/h:	108,8
od 100 km/h:	49,2

Okoliščine meritev

T= 6 °C
p= 1024 mbar
rel. vl.= 85 %

Napake med testom

- brez napak

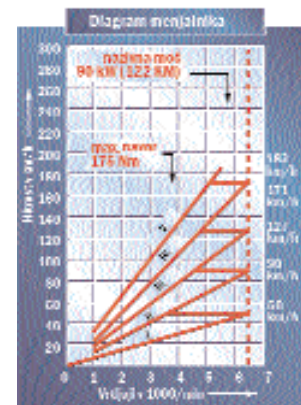
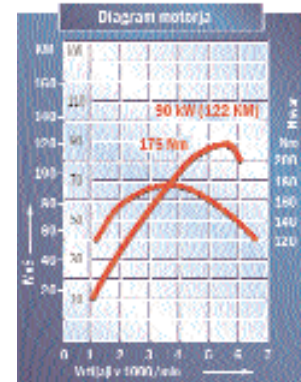
GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 6 let garancije na pločevino, 3 leta garancije na lak

Obvezno zavarovanje:

76.000 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):
161.000 SIT



CENE

Testirani model

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	5.298.923
Kovinska barva	82.031

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet	77.069
Prednja utripalka	16.151
Prednja meglenka	35.789
Prednji odbijač	103.392
Prednja maska	40.030
Vetrobransko steklo	125.954
Znak	4.870
Prednji blatnik	56.763
Zadnji odbijač	97.638
Zunanje ogledalo	50.559
Lahko platišče	39.897

SIT

5.298.923

(MMS)

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 83,0 × 92,0 mm - gibna prostornina 1991 cm³ - kompresija 9,7 : 1 - največja moč 90 kW (122 KM) pri 5800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,8 m/s - specifična moč 45,2 kW/l (61,5 KM/l) - največji navor 175 Nm pri 3800/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 10,5 l - motorno olje 3,7 l - akumulator 12V, 60 Ah - alternator 100 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani - prestavna razmerja I. 3,307; II. 1,842; III. 1,310; IV. 0,970; V. 0,755; vzvratna 3,166 - prestava v diferencialu 4,588 - platišča 6J × 15 - gume 205/65 R 15 M+S (Semperit Direction Grip), kotalni obseg 1,95 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,8 km/h

Voz in obese:

limuzinski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,33 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, BAS, EBD, EBV, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4750 mm - širina 1830 mm - višina 1775 mm - medosna razdalja 2840 mm - kolotek spredaj 1545 mm - zadaj 1545 mm - najmanjša razdalja od tal 160 mm - rajdni krog 12,2 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 2470 mm - širina (komolci) spredaj 1530 mm, v sredini 1610, zadaj 1500 mm - višina nad sedežem spredaj 980-1020 mm, v sredini 1000 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 840-1060 mm, srednji sedež 930-550 mm, zadnji sedež 550-830 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, srednji sedež 470 mm, zadnji sedež 470 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljajnik (normno) 294-866 l - posoda za gorivo 70 l

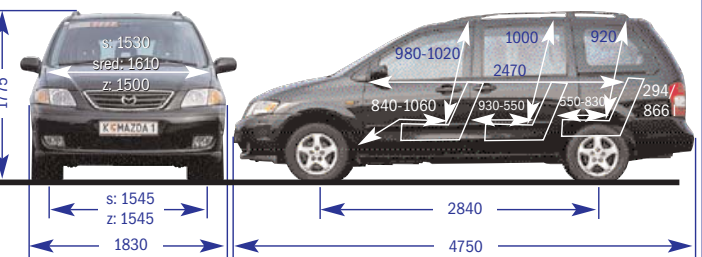
Mase:

prazno vozilo 1530 kg - dovoljena skupna masa 2230 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,2 s - poraba goriva (ECE) 12,6/8,6/10,1 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Nova Mazda MPV s predhodnikom nima več veliko skupnega. Namesto zadnjih so zdaj gnana prednja kolesa. Je večja, lepša, udobnejša in varnejša, in če ob vsem tem iščemo grajo, si jo zasluži le skopa ponudba motorjev in opreme, saj je pri nas na voljo samo ena Mazda MPV. Z enim samim motorjem in enim samim paketom opreme. Toda pri Mazdi vedo, da so naredili dober limuzinski kombi, in to dokazujejo tudi s ceno.

- + prostornost in prilagodljivost
- + drsna stranska vrata
- + sedem dobro nastavljivih sedežev
- + zanimivo in pregledno armaturno ploščo
- + počutje v notranjosti
- + bogato opremo
- neuporaben predal na dnu sredinske konzole
- težki sedeži
- sistem odstranjevanja sedežev
- prednjih sedežev ni mogoče zavrteti
- v ponudbi sta le en motor in en paket opreme