

JOCK

## Test: MAZDA MX-3 1,6i

S katerekoli strani jo pogledaš, vsakič ti pokaže drugačno podobo. Spredaj čistokrvna športnost, zadaj prisekan zadek z velikanskim steklom. Z boka pa kupejevska kompaktnost, ki poudarja mladostnost in igrivost. Igra oblike in gibanja, združena s sodobno motorno tehniko, je sinonim za Mazdo – že dobro poldrugo leto tudi z modelom MX-3.

**V**ideti je, kot da se je čas za mazdo MX-3 ustavil. Na zunaj čistost oblike in velike steklene površine, pod motornim pokrovom pa glede na zahteve kupcev dva štirivaljnika in najmanjši serijski motor V6 na svetu. Vsakič sodobna štiriventilska tehnika, moderna zasnova in filigranska natančnost izdelave. Pri Mazdi so z modelom MX-3 znali prisluhniti (predvsem) mlajšim kupcem: športnost, šarm in kupejevska oblika, vse skupaj pa za relativno malo denarja.

Meni je testna mazda všeč zradi oblike in značaja, ter manj zaradi motorja, ki je sicer sodoben, vendar pre malo zmogljiv za tovrstni avtomobil. Pod motornim pokrovom je bil namreč nameščen manjši od obeh za evropske trge namenjenih motorjev. Evropi so Japonci namenili motor V6 in šibkejši štirivaljnik, za njihov trg, kjer se MX-3 imenuje eunos presso, pa so obenem ponudili tudi 1,5-litrski štirivaljnik z močjo 120 KM.

Toda, 1,6-litrski motor v nosu testnega avtomobila je izdelovalcu v ponos: po širje ventili na valj, sicer le ena odmična gred v glavi, zato pa Boschev sistem za vbrizgavanje goriva, uravnavači izpušni katalizator in japonsko značilna natančnost izdelave. Motor streže z največjim momenrom 135 Nm pri 4000 vrtljajih v minutu in z močjo 66 kW/90 KM pri 5300 vrtljajih v minutu, pri čemer pa se brez težav prav red »zavrti« vse do 6500 vrtljajev v minutu, ko elektronika prepreči nadaljnje trpinčenje motorja. Vozniku bo ta motor ponudil le-nobnost v spodnjem območju delovanja ter povsem zmerne zmogljivosti ob priganjanju, katerega pogojujeta tudi večja poraba goriva in glasnost v kabini. Motor bi vsekakor potreboval dodatno zalogu moči za prave voziške užitke, deloma pa to prikriva spremen petstopenjski menjalnik, z ugodno preračunanimi prestavnimi razmerji in hitro ter natančno prestavno ročico.

Povsem pa mazda MX-3 navduši z notranjostjo in opremlje-

# OBЛИКА IN GIBANJE

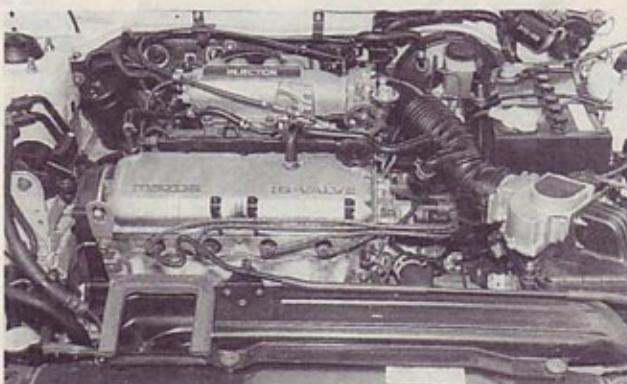




nostjo, saj že v serijski opremi ponuja obilo dodatkov, ki lajšajo življenje potnikom med vožnjo. Resnici na ljubo moram priznati: pod domiselnim oblikovanom pločevino se v kabini kljub zasnovi 2+2 najbolje počutita le voznik in njegov desni sопotnik. Zadnjia sedeža sicer ponujata prostor dvema niže raščlenima osebam, predvsem za odrasle pa velja, da dolgih potovanj brez postankov ne bi prenesli tako zlahka. Sprejaj je prostora več kot dovolj, sedeža sta nizko nameščena in dovolj udobna, moti pa namestitev prednjih varnostnih pasov, ki sta zaradi velikosti vrat vpeta daleč za naslonjali, tako da je treba malo »telovadbe«, da se voznik in sопotnik privežeta. Za odlaganje drobnosti so predali v vratih, pokrit predal med sedežema in predal pred sопotnikovim sedežem. Kokpit je privlačno oblikovan, čeprav deluje nekoliko »sterilno«, pred voznikom pa so merilniki hitrosti, vrtljajev, temperature motorja in količine goriva v posodi, ter digitalna ura. Obvolanske ročice so pripravne, enako pa velja tudi za stikala na sredinski konzoli. Nerodno so nameščena stikala električno vodenih zunanjih ogledal, levo pod volanskim obročem; desno nad njimi pa so stikala za priziganje meglenik, ki jih mora voznik sedva vsakič znova iskati – s pogledom in s prsti. Stekli v vratih



*Notranjost: japonska čistota in redoljubnost*



*Motor: zmerno zmogljiv, vendar sodoben*

je moč upravljati ročno, začuda pa ta mazda nima niti osrednje ključavnice, čeprav ponuja domiselno rešitev odklepanja vrat v temi: ko voznik povleče kljuko na vratih, se v ključavnici vrat in vžiga prizgeta lučki, kar olajša odklepanje in zaklepjanje vrat ter vtikanje ključa v obvolansko ključavnico. Vrata prtljažnega prostora in poklopac posode za gorivo se odpirajo iz notranjosti, tako da voznik v vsakem primeru ostane čistih rok. Sončno streho upravlja elektrika, prijeten pa je tudi po višini nastavljiv volanski obroč s štirimi prečkami, okrepljen s servo ojačevalnikom: obroč bi bil lahko tudi malce manjši, sam volan pa odlikuje predvsem izredna neposrednost, saj se prednji kolesi odzveta na vsak, tudi najmanjši voznikov ukaz. Voznik lahko na ta račun zares uživa v vođenju avtomobila tako skozi ovinko, kot tudi pri polni hitrosti v ravni smeri. Počutje v kabini in preglednost iz avtomobila nekoliko kazi le to, da se stekla zaradi velikih površin v mrzlih dneh hitro orosijo, zato je treba ves čas imeti vklučen (sicer zmogljiv) ventilator. Kupejevsko velika vrata zahtevajo odločnejše zapiranje, davek na obliko pa morajo »plačati« predvsem potniki zadaj, saj se streha nad njihovimi glavami precej strmo spušča.

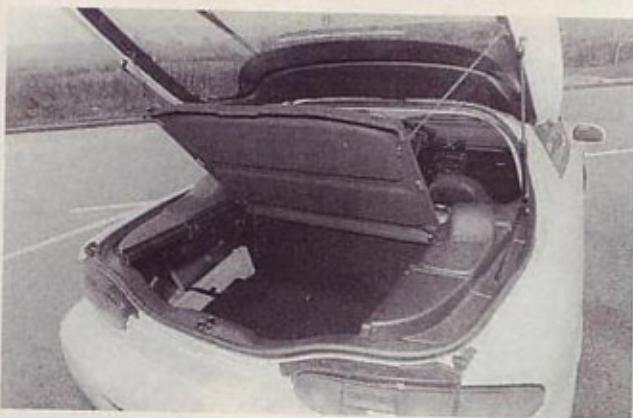


**P**odvozje mazde MX-3 je naravnano na športno udobje, saj mehko požira neravnine na cestišču, ob tem pa je še ravno dovolj trdo, da se karoserija v ovinkih ne nagiba pretirano, zavoljo čvrstosti avtomobila pa se tudi vzdolžno ne zvija v zavojih. Ker je avtomobil relativno krake, ga je moč spretno »loviti« v hitro voženih zavojih, čeprav začne z nosom siliti iz ovinka. Dovolj je le kratko dodajanje volana in če je hitrost v ovinku prevelika, tudi kratko popuščanje plina, da avtomobil poslušno ulovi želeno smer. Ob zmernih zahtevah voznika je lega mazde MX-3 povsem neutralna. Tudi zavore povsem zadovoljujejo še tako zahtevnega voznika, ob večkratnem zaporednem zavirjanju pa se pregrejejo, kar se zlahka razna skozi zahtevani odločnejši pritisk noge na zavorno stopalko, ki se vda mehkeje in globlje, ob tem pa se vidno podaljša tudi zavorna pot.

In končno tisto, kar ta avtomobil dviguje nad povprečje avtomobilske sivine: pri Mazdi so namreč že zeli izdelati obliko, ki najbolje oznanja ta avtomobil. Nizek prednji del prek položnega vetrobranskega stekla prehaja v kratko streho in se konča s prisekanim zadkom, v katerega so oblikovalci namestili zračni stabilizator in podolgivate ovalne



*Prednji del: Športnost in skladnost oblike*



*Prtljaznik: pod stekлом se skriva kupejevski zadek*

luči. Pri Mazdi so združili ovalne luči in utripalke z oglato oblikovanimi poklopcom posode za gorivo, zanimivo pa so oblikovana tudi vrata z okni v njih. Raznovrstnost oblik in čiste površine pa dajejo temu avtomobilu posebno mikavost in svojskost s pridihom eksotike.

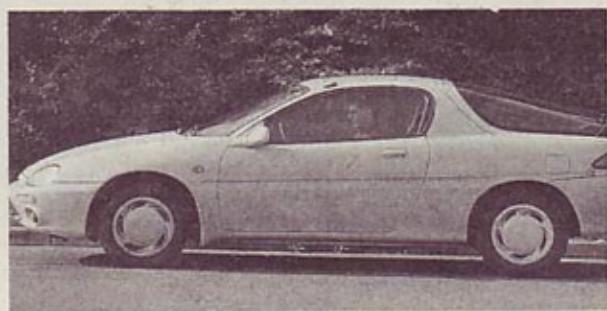


V bistvu s svojo zunanjim podobo mazda MX-3 (vsaj s to motorno različico) obljublja dosti več, kot je v resnici moč pri njej dobiti, saj se na zunaj spogleduje s pravimi športniki, gnamimi z dosti zmogljivejšimi motorji. Pa saj ni vedno vse v motorni moči in zmogljivostih! Pravi umetnik po duši bo cenil predvsem estetski vtis. In takole kanarčasto rumena mazda MX-3 je vabila poglede tako zavoljo barve kot tudi oblike. Obliko in gibanje je torej treba znati uskladiti in za Mazdo je takšen izviv postal že rutina.

*Tekst: Boris Sambolec  
Foto: Srđan Živulović*

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štitnikni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 78,0 x 83,6 mm – gibal prostornina 1598 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 5300/min – srednja hitrost bata pri največji moči 14,7 m/s – specifična moč 41,3 kW/liter (56,3 KM/liter) – največji momen 135 Nm pri 4000/min – ročična gred v 5 ležajih – ena odprtina gred v glavi (zobati jermen) – 4 ventili za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizganjanje goriva in vzg – vodno hlajenje, 6,0 litra – motorno olje 3,4 litra – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 1000 W.



**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 3,416; II. 1,842; III. 1,290; IV. 1,028; V. 0,820; vzvratna 3,214; diferencial 4,105 – plastična 5 1/2 J x 14 – gume 185/65 HR 14 (dunlop SP sport), katalni obseg 1,87 m – hitrost pri 1000/min V. prestava: 32,4 km/h.

**Voz in obese:** kupe – 3 vrata, 4 sedeži – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, vzdolžna in dvojnina prečna vodila, stabilizator – dvokražne zavore, spredaj kulutne, zadaj bobnaste, servo, mehansko ročno na zavora na zadnjih kolesih – volan z zavoro letvijo, servo, 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere, zunanje:** dolžina 4220 mm – širina 1695 mm – višina 1310 mm – medosna razdalja 2455 mm – kolotek spredaj 1460 mm, zadaj 1465 mm – rajdn krog 10,6 m – **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega nosilnika) 1630 mm – širina (komolci) spredaj 1375 mm, zadaj 1312 mm – višina (nad sedežem) spredaj 895 mm, zadaj 820 mm – vzdolžnica prednji sedež 925–1100 mm, zadnja klap. 180–365 mm – premer volanskega obroča 375 mm – prtljažni (normno) 290/390 litrov – posoda za gorivo 50 litrov.

**Teža:** prazno vozilo 1030 kg – dovoljena skupna teža 1500 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavor 480 kg – dovoljeno obtežba strehe 45 kg.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 179 km/h – pospešek 0–100 km/h: 10,5 s – poraba goriva (ECE): 5,8/7,5/9,0 litra neosvinčenega bencina消费升级 na 100 km.

## Naše meritve

Največja hitrost  
176 km/h (V. prestava)

## Pospeški

0–60 km/h	4,9 s
0–80 km/h	7,8 s
0–100 km/h	12,1 s
0–120 km/h	17,2 s
0–140 km/h	25,1 s
0–160 km/h	41,8 s
1000 m z mesta	32,7 s (151 km/h)

## Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.)	36,4 s (149 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	40,2 s (135 km/h)

## Zavorna pot

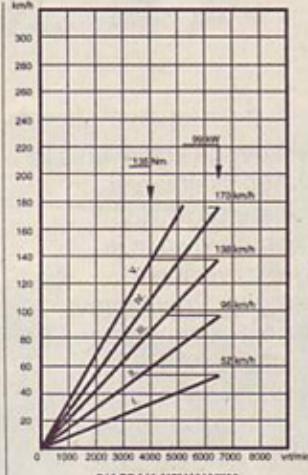
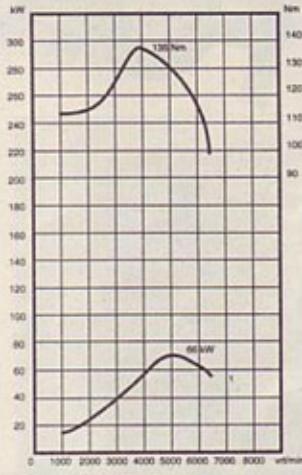
od 100 km/h	48,8 m
-------------	--------

## Natančnost merilnika hitrosti

kazalec 60	resnično 58,6
kazalec 80	resnično 76,5
kazalec 100	resnično 97,7
kazalec 120	resnično 117,6

## Poraba goriva

testno povprečje	10,2 litra/100 km
------------------	-------------------



## Hvalimo

- oblika
- sodobna zasnova
- natančnost menjalnika, prestavna razmerja
- kokpit
- neposreden volan
- lega in vodenje

## Grajamo

- prešibak motor
- nizek strop zadaj
- prednja varnostna pasova nastavlja po višini
- vrata se slabo zapirajo
- ni osrednje ključavnice

## Cena

21.430 DEM + 43 odstotkov tolarskih dajatev

(Gruda, Ljubljana)

BEBOP  
OMNI

## MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.  
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programske opreme za računalnike PC razreda