

**Vozili smo:**

## **MAZDA MX-3 (V6)**

Tri leta po predstavitvi na avtomobilskem salonu v Ženevi je mazda MX-3 dočakala prvo prenovitev. Na zunaj je ostala skoraj enaka kot prej, temeljitejše spremembe pa so ji namenili v notranjosti in pod motornim pokrovom. S tem je postala zrelejša, varnejša in predvsem prijaznejša okolju.



# PRIBLIŽEVANJE

Snovalci pri Mazdi so se spopadli z dokaj težko nalogo: izboljšati nekaj, kar se dobro prodaja in predvsem, kar je dobro zasnovano. Oblikovno je namreč mazda MX-3, spretno in všečno izdelana, zato je bil strah, da bi ji s spremembami le škodili in s tem oklestili prodajne številke, precejšen.

Naposled so se odločili za kompromis: spremenili so motorne zmogljivosti in opremo, zunanost pa so pustili enako predhodniku. Različici V6 so dodali tako imenovani "aero-kit", ki vsebuje zadnji spojler in drugačne kolesne pokrove ter - na zadku - napis "V6". Šibkejša mazda ima namreč po novem pod zadkom nameščen tudi nastavek z dvojno cevjo na izpuhu, tako da se tudi v tem pogledu različici

ne ločita več med seboj. Če torej pogledamo, kaj vse je novo v serijski opremi obeh mazd MX-3 in novo nasploh, potem je treba omeniti v celem nove sedeže z novim blagom in ločenimi zglavniki, zadnja sedeža, obe zračni blazini (format US), preoblikovano armaturno ploščo in sredinsko konzolo, po višini nastavljev voznikov sedež, električno nastavek prezračevanja, samodejni izklop prižganih žarometov, in nove kolesne pokrove. Sprememb pa sta bila deležna tudi motorja, ki sta po novem varčnejša, bližja sta si po zmogljivostih in ustrezata trenutno svetovno najstrožjim predpisom (US 94) o dovoljeni količini strupenih snovi v izpuhu. Ob tem imata oba modela dodane jeklene cevne ojačitve v vratih, zavorni do-

datek ABS, vozniki sedež je nastavljev po višini, električna streže steklom v vratih, dvigni strehi in zunanijima ogledalom, volanski obroč je nastavljev po višini (volan ima dodan servoojačevalnik) in vrata zaklepa osrednja ključavnica.

Armaturna plošča je po novem bolj športna ter zaobljena nad odprtini za dovod zraka v kabino na zgornjem delu osrednje konzole, nova pa je tudi električna nastavek zračenja in gretja s tipkami. Volanski obroč je obložen z usnjem, ki ponuja dober oprijem rok in tako omogoča še natančnejše vodenje ob resnično neposrednem volanu, saj gnani kolesi sledita v smeri že na vsak, tudi najmanjši premik volanskega obroča. Res dobrodošlo, zlasti za zahtevnejše voznike. Voznikovo

počutje je v celem dobro, vsa stikala so logično in pregledno nameščena, merilniki dobro zasenčeni, hitra in na tančna je tudi prestavna ročica, ki pa bi lahko bila tudi krajša.

Kupec si lahko za doplačilo omisli le še klimatsko napravo in kovinsko barvo. Barve, ki so na voljo, so po novem štiri: bela, rdeča, žlотно zelena in sivosrebrna.

Bistvo približevanja obeh različic pa se skriva pod motornim pokrovom. V prejšnjem modelu sta bila nameščena 1,6-litrski štiriinjnjak 16V z močjo 90 KM (135 Nm pri 4000/min) in 1,8-litrski motor V6 24V z močjo 136 KM (160 Nm pri 5300/min). Po novem pa ima 1,6-litrski motor največji navor 134 Nm pri 3600/min in moč 79 kW (107 KM) pri 6200/min, njegov


**MAZDA MX-3 V6**

motor (zasnova)	V6
vrtnina in gib (mm)	75,0 x 69,6
gibna prostornina (ccm)	1845
kompresija	9,0 : 1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	95 (129)/6000
največji navor (Nm pri 1/min)	157/5000
odmična gred (pogon)	2 x 2 (zobati jermen)
število ventilov za valj	4
polnjenje z gorivom, vžig	elektronsko
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	ročni, 5
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator
zadnja prema	posamične obese, vzmetni nogi, vzdolžna in dvojna prečna vodila, stabilizator
zavore spredaj	kolutne, notranje hlajene
zavore zadaj	kolutne
volan	z zobato letvijo, servo
platišča	6j x 15, jeklena
gume	205/55 HR 15
teža praznega vozila (kg)	1190
medosna razdalja (mm)	2455
dolžina x širina x višina (mm)	4220 x 1695 x 1310
prtljajnik (litri)	289/390
posoda za gorivo (litri)	50
največja hitrost (km/h)	202
pospešek 0 - 100 km/h (s)	8,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,6/8,3/10,7
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super

večji brat pa ob šestih valjih največji navor 157 Nm pri 5000/min in moč 95 kW (129 KM) pri 6000/min. Motorja so snovalci torej močno približali in jima izboljšali zmogljivosti pri nižjih motornih vrtiljajih. Ob dodanem elektronskem sistemu za vbrizgavanje goriva in katalizatorju so dosegli pri obeh motorjih v povprečju tudi za 7 odstotkov izboljšani izkoristek motorja

glede porabe goriva in temeljitejšo ekološko čistost, zlasti dosežki pri slednjem pa to mazdo uvrščajo prav v vrh tega avtomobilskega razreda. Na predstavitveni vožnji je bila na voljo le močnejša različica. Motor se glede na predhodnika z enako gibno prostornino, a večjo močjo, ne zdi toliko šibkejši, kot bi utegnil kdo soditi glede na številke. Motor v prostem teku skoraj neslišno

prede in svoje šestvaljno potreklo pokaže šele ob dodajanju plina v območje nad 2000 vrtiljaji v minuti. Motor je nekako len vse do 4000 vrtiljajev v minuti, nato pa mehko in enakomerno pospešuje globoko v rdeče polje na merilniku, do več kot 7000 vrtiljajev v minuti. Ob tem velja le eno pravilo: ugasniti morate radio in poslušati pesem, ki jo izvajljate iz šestih, filigransko obdelanih valjev v motorju, saj boste šele tako resnično uživali v vožnji s tem kupejem. Med vožnjo sicer ni čutiti grobosti pospeševanja, saj sta krivulji navora in moči mehko podani skozi srednje in zgornje območje motornih vrtiljajev, tako da tudi hitrejša vožnja ob priganjanju ne postane moteča za sopotnike. Za voznika se pa tako že ve.

Lega na cesti je ostala enaka kot pri predhodniku, to pa pomeni nevtralnost tudi ob pretiravanjih, saj je avtomobil dobesedno zlepljen s podlago, ob neposrednem volanu pa postane uživaško jemanje ovinkov s polnim plinom prej pravilo kot izjema. Zavore zahtevajo malce odločnejši

pritisk na pedal, vendar vse-skozi učinkovito opravljajo svojo nalogo, čisto na meji pa se vklopi tudi ABS.

In še novost v prtljajniku! Ker je zaradi oblikovnih zahtev avtomobila prtljajnik močno zaobljen in zato manjši, so mu snovalci namenili pomično robova, ki obdajata zadnjo polico. Ta je moč dvigniti ter tako razširiti odprtino za vstavljanje prtljage - to je dobrodošla novost zlasti za ljubitelje kovčkov in torb za tenis.

Približevanje je torej uspešno. Mazda MX-3 je v novi podobi ohranila prednosti prejšnjega modela in pridobila pri varnosti, prijaznosti do okolja in varčnosti, ob novih motorjih in enaki serijski opremljeni pa je postala šibkejša različica še privlačnejša in pri Mazdi načrtujejo, da se bo prodajni delež mazde MX-3 1.6 16V zaradi tega dvignil močno nad 90 odstotkov. Prestiž pa ostaja za tiste, ki si to lahko tudi kupijo.

