

Test: MAZDA MX-3 V6

Ko poznavalec določa žlahtnost vina, mora narediti kar nekaj stvari. Pogledati letnik vina na nalepki, odpreti steklenico, natočiti nekaj požirkov v trebušast kozarec, prijeto kozarec in vino počasi okušati. Pri mazdi MX-3 V6 pa je za dokazilo o žlahtnosti tega kupeja dovolj, če odprete le pokrov motorja.



Človek ob nakupu avtomobila vedno tehta med denarjem, ki ga ima in tistim, kar bo zanj dobil. Treba je priznati, da imajo predvsem zaradi želja in zmožnosti kupcev najtežje delo pri nastanku novega avtomobila njegovi snovalci, predvsem oblikovalci in tehniki. Pri mazdi MX-3 V6 jim je povsem uspelo. Oblikovno dognani, kompaktni športni kupe, ki v osnovi izvira iz mazde 323, je privlačen ravno zaradi dostopne cene, primeren tako za mlade, kot za "mlade po srcu", saj ponuja prijetno obliko, bogato serijsko opremo in v različici V6 tudi žlahtnost ter prestiž najmanjšega serijskega motorja V6 na svetu.

Oblikovno agresiven, zaobljen in prijetno nizek obljublja več, kot v resnici zmore, ravno to pa je tisto, kar privlači poglede mimoidočih. Tudi okrogla dvojna izpušna cev in oznaka V6 na zadku bodo prepričale še tako skeptičnega opazovalca, da ne gre povsem za navaden avtomobil.

Znotraj ta mazda človeka rahlo razočara. Povsem enako opremljena kot šibkejše sestre ponuja sicer vse potrebne

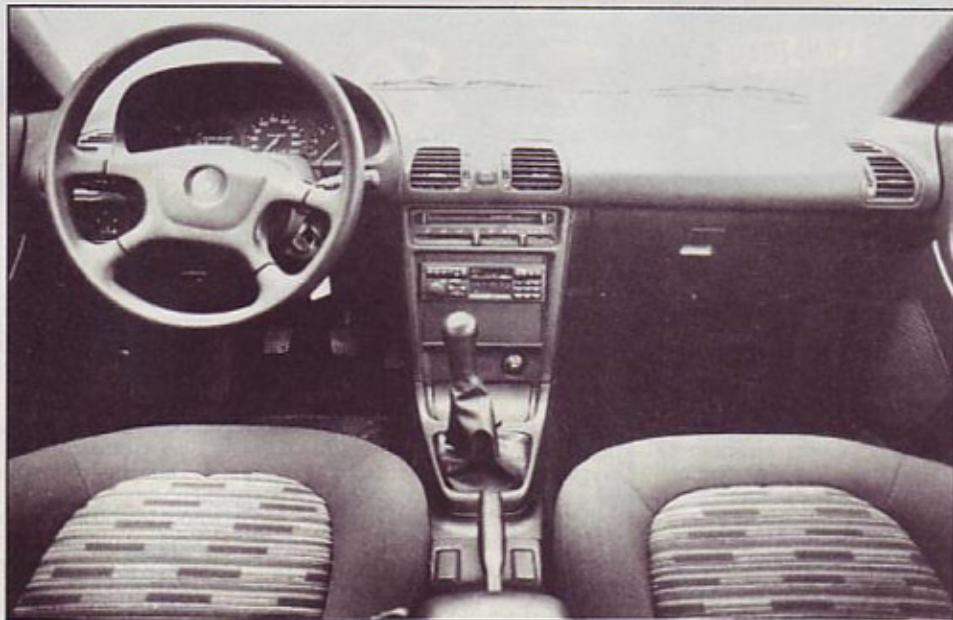
merilnike in stikala, vendar je kljub ličnosti občutek plastičnosti premočan. Vsaj v prestižni različici bi notranjosti prepustili več domišljije. Navdušil me je po višini nastavljen volanski obroč s štirimi prečkami, ki je nameščen sicer zelo navpično, vendar ponuja rokam dober oprijem, zavoljo volanskega servoojačevalnika pa ga

Znotraj ta mazda rahlo razočara.

je moč tudi lahkotno vrteti. Vsa stikala so lahko dosegljiva, obvolanski ročici sta priročni, levo pod volanskim obročem pa je stikalo za električno nastavitve dobrih zunanjih ogledal. Električna streže tudi šipama v kupejevske široke vrati, ki pa se zavoljo velikosti in teže slabše zapirajo, kot bi človek želel. Poleti je dobrodošla serijsko vstavljena električno vodena dvizna streha, nič manj dobrodošlo pa ni odpiranje pokrova posode za gorivo in prtljažnika iz kabine. V serijski opremi so še kakovostni radio, osrednja ključavnica in zavorni dodatek ABS. Počutje na prednjih sedežih je enkratno. Spre-



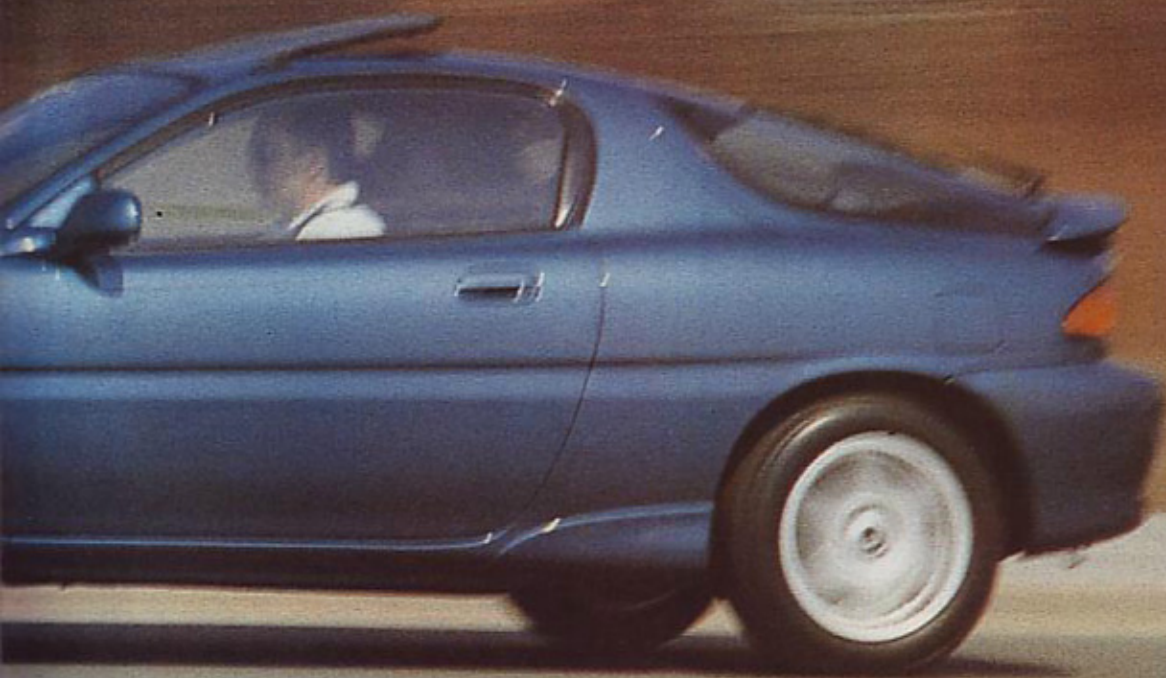
ŽLAHTNOST



Kokpit: ličnost in "japonski pečat"

daj se sedi nizko pri tleh, sedeža, sicer športno oblikovana in s prenizkimi vzglavniki, sta še dovolj udobna, da tudi daljša potovanja niso odveč, otežkočeno je le vstopanje in izstopanje z voznikovega sedeža, ker ju ovira volanski obroč. Zamera gre tudi prednjima varnostnima pasovoma, ki sta zaradi kupejevske zasnove notranjosti in vrat nameščena daleč za prednja sedeža, tako da je za njuno pripenjanje potrebno kar malo telovadbe. Zadnja klopa je zaradi padajoče strehe in blizu nameščenih prednjih sedežev povsem neprimerna za sedenje odraslih ljudi, pa tudi odprtini v vratih za odlaganje drobnarij sta tako ozki, da vanju težko stlačimo kaj več kot nekaj koščkov papirja. Tisti, ki ga to moti, naj si kupi kombi, pa bo vanj lahko po potrebi preselil tudi lastno stanovanje, mazda MX-3 pa je namenjena uživaštvu v dvoje, ter brezskrbnim nedeljskim vožnjam brez obilice prtljage.

Prtljažni prostor je znova pogojen z obliko zunanosti, to pa pomeni, da bomo vanj lahko stlačili le srednje velik kovček in kakšno vrečko, drugo pa bo moralo ostati doma, ali pa zapolniti zadnjo klopo.



Bistvo tega avtomobila je pravzaprav, poleg oblike, tudi filigransko izdelan motor. Gre za v celem aluminijasti prečno nameščeni 1,8-litrski motor V6 s po štirimi ventili za vsak valj in dvema dvojnima odmičnima gredema v obeh glavah, z dvema vrstama valjev pod kotom 60 stopinj, z elektronskim sistemom vbrizgavanja goriva in z uravnavanim katalizatorjem za izpušne pline. Motor, vzor filigranske natančnosti in sodobne zasnove, zmore največji navor 160 Nm pri visokih 5300 in največjo moč 100 kW (136 KM) pri še višjih 6800 vrtljajih v minuti. Številke, ki obljublajo veliko, v praksi pokažejo nekoliko slabšo sliko. Pa ne, da bi rad motorju želel zasenčiti njegove prednosti in kakovost, vendar mu lahko povsem mirno očitam neprepičljivost v spodnjem območju motornih vrtljajev ter preveč zmernosti pri pospeševanju. Pri slednji želim povedati, da motor zmore največjo hitrost preko 200 km na uro in pospešek pod devetimi sekundami, vendar v kabini med tem ni čutiti sunkov ali močnega pospeševanja. Prej zmerno in konstantno naraščanje navora in moči, ob tem pa se šele v zgornjem območju motornih vrtljajev zasliši žlahtno šelestenje šestih batov v valjih. Po eni strani so takšne reakcije motorja celo dobrodošle, saj potnikom v avtomobilu tudi ob prehitevanju in pospeševanju vse do končnih zmogljivosti ne more biti neprijetno. Voznika bo navdušila tudi nagnjenost motorja do priganjanja (ob spretno preračunanem petstopenjskem menjalniku), saj ga je moč zavrteti daleč v rdeče polje vse do polnih 7600 vrtljajev v minuti, ko elektron-



ika prepreči nadaljnje priganjanje. In tedaj lahko voznik poslušata pesem, značilno za šestvaljnik, ki pa je v tem primeru zaradi majhne gibne prostornine motorja toliko nežnejša. Svojo kultiviranost, katero mu lahko zavidava marsikateri tekmeč, pa ta motor izkaže ob delovanju v prostem teku, ko postane povsem neslišen. Za motor velja, da se izkaže v območju med 4000 in 7600 vrtljaji v minuti in tedaj tudi v celem zadosti potrebam tega kupeja.

Dobra lastnost te mazde je tudi izvrstna lega na cesti. Ob lahkih platišjih, širokih nizkopresečnih gumah in temeljito dodelanem podvozju je ta kupe prava poslastica za ljubitelje dirkaško naravnanih voženj. Avtomobil je namreč ne glede na zavrtost ovinka dolgo, dolgočasno povsem nevtralen, zavoljo izvrstnega, neposrednega

volana tudi zlahka in natančno vodljiv, dovoljuje pa resnično presenetljive hitrosti v ovinku in kratke, ter ostre reakcije volana. Ob tem se ravnotežje delujočih sil na avtomobil bistveno ne spremeni. Zlitje s cestiščem je torej ob obliki in motorju tista prednost, zavoljo katere mazda MX-3 V6 še pri-

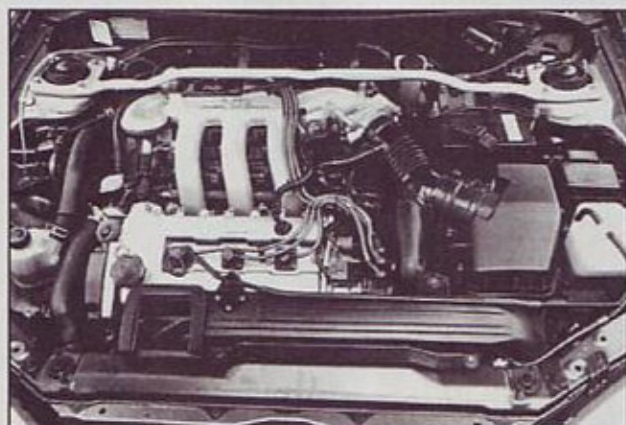
nos siliti iz ovinka, le rahlo pustiti plin ter po potrebi dodati volan, pa bo avtomobil poslušno in skoraj hipoma ponovno ujel zaželeno smer.

Ob zmogljivostih te mazde je dobrodošel zavorni dodatek ABS, ki vozniku lajša zaviranje predvsem na mokrem in spolzkem cestišču, saj se zaradi hitrostnih zmognosti človek prehitro ušteje v ocenjevanju zavornih razdalj. Mazdo MX-3 V6 sem v testnih dveh tednih doživel kot nekakšno žlahtno redkost in na vsakem od približno 3900 prevoženih kilometrov me je prepričala s svojo temeljitostjo, sodobno zasnovano, obliko in zmogljivostmi. Tisti, ki ga to ne gane, naj ostane pri vinu, le avtomobil naj prej pusti v garaži.

Bistvo tega avtomobila je pravzaprav poleg oblike tudi filigransko izdelani motor.

dobiva v primerjavi s tekmeči. Med maloštevilnimi avtomobili, ki dolgo in dobro skrivajo dejstvo, da so gnani le na prednjih kolesih, je ta mazda gotovo blizu vrha. Ker pa se fizikalnim zakonom ni moč v nedogled upirati, je treba v hipu, ko začne

Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: MATEJ DRUŽNIK



Motor: filigransko izdelan "prestiz"



Prtljažnik: kupejevske mere

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štiritaktni - V 60 stopinj - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 75,0 x 69,6 mm - gibna prostornina 1845 kubičkov - kompresija 9,2:1 - največja moč 100 kW (136 KM) pri 6800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,7 m/s - specifična moč 54,2 kW/liter (73,7 KM/liter) - največji navor 160 Nm pri 5300/min - ročni gred v 4 ležajih - 2 dvojni odmični gredi v glavah (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig - vodno hlajenje 7,5 litra - motorno olje 4,9 litra - akumulator 12 V, 55 Ah - uravnava izpušni katalizator

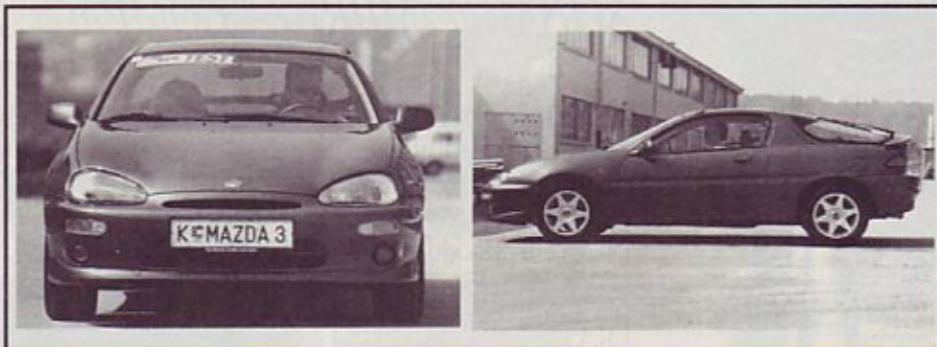
Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,310; II. 1,830; III. 1,310; IV. 1,030; V. 0,837; vzvratna 3,170; diferencial 4,390 - platišča 6J x 15 - gume 205/55 VR 15 (Yokohama), kotalni obseg 1,90 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 30,2 km/h

Voz in obese: kupe - 3 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - vsa štiri kolesa na posamičnih obseah - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj vzmetni nogi, vzdolžna in dvojna prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolturne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi - volan z zobato letvijo, servo, 2,7 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 - rajdni krog 10,6 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 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 klopa 630-860 mm - premer volanskega obroča 360 mm - priključnik normno 290/390 litrov - posoda za gorivo 50 litrov

Teža: prazno vozilo 1125 kg - dovoljena skupna teža 1580 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 45 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 202 km/h - pospešek 0-100 km/h: 8,5 s - poraba goriva (ECE): 7,1/8,8/11,1 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
200 km/h (V. prestava)

Pospeški:
0 - 60 km/h 4,2 s
0 - 80 km/h 6,6 s
0 - 100 km/h 9,5 s
0 - 120 km/h 13,7 s
0 - 140 km/h 19,9 s
0 - 160 km/h 28,3 s
1000 m z mesta 30,8 s

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.)
33,7 s (163 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)
37,4 s (146 km/h)

Zavorna pot:
od 150 km/h 97,4 m
od 100 km/h 43,7 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na: resnično:
60 km/h 58,3 km/h
80 km/h 79,4 km/h
100 km/h 96,9 km/h
120 km/h 116,9 km/h
140 km/h 136,3 km/h

Poraba goriva:
testno povprečje
13,2 litra/100 km

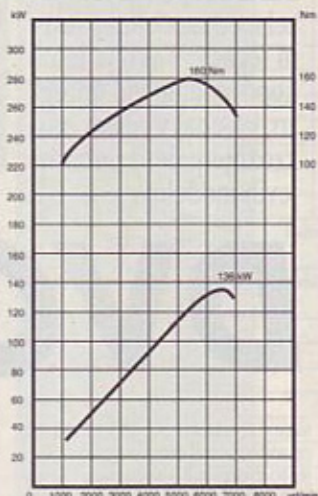


DIAGRAM MOTORJA

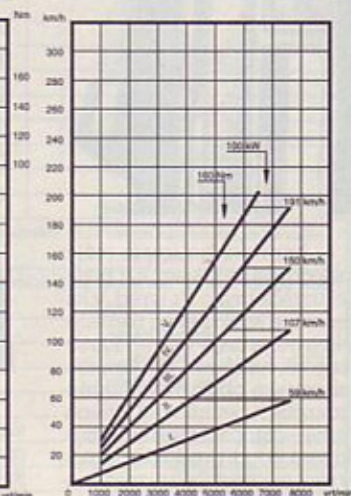


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oblika
- kultiviran, zmogljiv motor
- sodobna zasnova
- lega na cesti
- neposrednost volana

Grajam

- vidljivost nazaj
- nizek strop zadaj
- vrata se slabo zapirajo
- prednja varnostna pasova sta daleč za sedežema
- nezmožljiv motor v spodnjem območju motornih vrtiljavov

Cena

ATS 180.620 + SIT 1.082.256
(Y.C.C. d.o.o., Kranj)

Končna ocena

Mazda X-3 V6 je sodobno zasnovan kupe privlačne oblike, ki ugaja tudi zahtevnejšim okusom. Skupaj z zmogljivim in kultiviranim motorjem V6 ter enkratnim podvozjem daje skupek lastnosti, ki jih ima le malokateri avtomobil v tem avtomobilskem razredu.