

V vrtincu življenja!

Vedno, ko sedem v roadster, se počutim kot v vrtincu. Vrtincu življenja. Takrat imam občutek, da so avtomobil in zavito cesto pod njim naredili prav zame in samo zame. Vrtinec me ponavadi tako prevzame, da okolice okoli sebe ne opazujem več z očmi in ušesi, ampak srkam življenje z vsako telesno poro. In verjemite, dekleta znajo ceniti to strast in čutnost!

Anno, dolgočasno sodelavko sestrške Playboyeve redakcije, ki bi ji taka Mazda prav pristajala, sem povabil na vožnjo prenovljene Mazde MX-5.

Hitel sem ji razlagati o zadnjem pogonu, snemljivi strehi, kratkem menjalniku, legi na cesti, zdrsavanju pogonskih koles na mokroti ... Ona pa se med mojim žlobudranjem namesti na voznikov sedež in s pogledom zdrsne na voznikov senčnik ter se zgrozi: »Le kako, da ta avtomobil nima ogledalca?!? To je treba grajati!« Verjemite, v trenutku me je razorožila. Samo še opazoval sem jo.

Različni pogledi

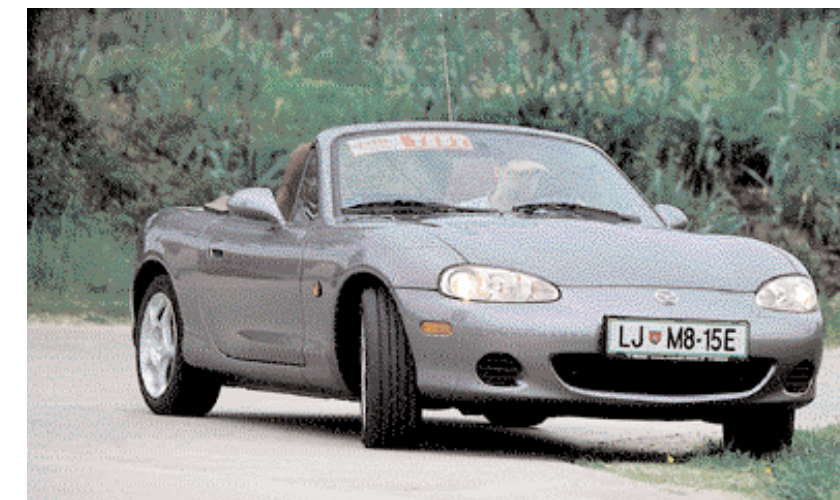
Medtem ko je glavna tema moških pogovorov količina konev pod motornim pokrovom, hitrost in natančnost menjalnika ter vožnja »počez«, je glavna okupacija ženskih debat barva in oblika avtomobila, da o ogledalcih v senčnikih in prostoru za torbico sploh ne govorimo. Seveda različni interesi niso prav nič napačnega, vendar me vedno znova čudi, kako sploh lahko moški in ženski svet dolgoročno sodelujeta. Ali se zgolj dopolnjujemo ali se - po sili razmer - le prenašamo? Kdo bi vedel.

Anna je prvič peljala Mazdo MX-5. Zanimivo mi je bilo opa-

zovati, ali bo imela kaj težav, kako se bo privajala na avtomobil ... A glej ga zlomka, takoj po kratkem nameščanju in kritiziranju odsotnosti ogledala je samozavestno zagnala Mazdico in brez pomislekov zavila proti morju. Skeptičen sem bil zaradi pet, ki so krasile Annine dolge noge, saj sem si sam pri sebi mislil: »Če ji bo uspelo imeti vsaj malo občutka na skoraj dirkaških stopalkah, potem sem jaz papež.« Ona pa ... Brez težav, brez ene same napakice. Osupljivo, še ena razlika, ki bo za vedno ostala skrivnost med moškimi in ženskami.

Že pred vožnjo je bil problem, kam z Annino torbico. Mazda MX-5 ima le dva zelo majhna in odprta predalnika v vratih, s katerima si ne moremo pomagati skoraj nič, in še dva zaprta predalnika. Prvi je pred sovoznikom, drugi med sedežema. Oba sta velika le za denarnico in dokumente, vse večje pa mora v prtljažnik. Ta se po »japonsko« v osnovi odklepa in odpira na dva načina: s ključem ali z vzvodom v sredinskem, zaprtem predalniku. Klasičnega in zelo uporabnega sistema, kljuke na prtljažnih vratih, pa nikakor nočejo sprejeti, kar je skoraj vsem uporabnikom še vedno neznanica in se sprašujejo: »Zakaj

Vedno nas je zanimalo, kako dekleta, ki z avtomobilsko tehniko niso tako okužena kot mi, doživljajo roadster.



Zabava za odrasle ali kako se znebiti fanta za pol ure ... ves popoldan ... ves dan!



Nameščanje zaščitne ponjave nad zloženo streho zahteva nekaj truda in lahko opraska dolge lakirane nohte.

ne?« Hvala bogu ima po novem Mazda MX-5 daljinski obesek, na katerem je poleg dveh gumbov za odklepanje in zaklepanje tudi gumbek za odpiranje prtljažnika. Končno!!

Z Anno sva svoje stvari stlačila v prtljažnik, kjer je že bila ponjava za ročno pokrivanje zložene strehe. V dobi električnih pomičnih streh je ročno odpiranje strehe klasika: senčnika pomaknete navzdol, s palcema pritisnete na varovalna gumba na zaponkah in s potegom navzdol poskrbite, da zatiča popusti svoj močan oprijem. Potem pa še nežen odriv nazaj in nebo vas bo sprejelo. Zatiča je treba znova pospraviti v prvotno lego in namestiti ponjavo.

Veter v laseh se mi zdi tako neprimerna fraza za kabriolete, da si ne morem kaj, ne da bi razložil dve stvari. Če že vidite koga v roadsterju, potem ima obvezno čepico ali - v primeru žensk z dolgimi lasmi - elastiko. Čeprav ima MX-5 za sedežema nekakšno protivetrno dvizžno pregrado, vam povem, da nisva opazila razlike v količini zvrtinčenega zraka, ki sva ga dobila v tilnik. Anna se je v mladostni razposajenosti sicer pošalila z igrivimi lasmi, jaz pa sem v (mladostniški - kaj pa mislite!) hitrejši vožnji pridobil otrdeli vrat.

Drobne novosti

Letošnja Mazda MX-5 je malce dodelana. Nekaj sprememb je v prednjem odbijaču, novi so žarometi s kristalnim steklom in z vsajenimi smerniki in

Njeno mnenje

Že ob pogledu na samo obliko avtomobila in nasploh, ko se usedeš vanj, je vse tako sproščujoče. Vse je na dosegu rok. Najlepše je seveda, ko spustiš streho in se predaš svetlobi in vetru, ki se nesramno poigrava s tvojimi lasmi. Tokrat sem bila hvaležna vremenu, da je bila temperatura znosna. Kajti klimatska naprava, brez katere v teh peklen-sko vročih poletjih pač ne gre, je zelo pomembna - tudi v avtomobilu brez strehe!

Naj pomislim tudi na majhne stvari, ki morda mnogim niso

pomembne, a so za predstavnice ženskega spola vseeno nepogrešljive - brez ogledalca na senčniku na šoferjevi strani pač ne gre. Med vožnjo res ne morem obračati sredinskega ogledala in si popravljati šminke (še dobro, da to ni zakonsko prepovedano, kot recimo telefoniranje ...). Kaj pa drugi užitki? Užitki v dvoje, pri katerih tudi avto včasih pride prav. No, in kaj storiti v tem primeru? Motorni pokrov je sicer res dolg in primerno nizko, vendar se mi zdi, da je za kaj izzivalnega premehak. Anna



Odkrivanje platnene strehe (z zadnjo ogrevano stekleno šipo!) je povsem ročno in igrivo lahkotno opravilo.

zadnje luči so dobile drugo obliko. Skratka, sprememb je le toliko, da jih bo opazil samo natančen opazovalec. Pri Mazdi pravi jo, da so želeli pri njihovem roadsterju, ki so ga, mimogrede, prodali po svetu v kar okoli 600 tisoč primerkih, ohraniti dobro in ponuditi le novo svežino. In res, zakaj bi spreminjali tisto, kar je še vedno lepo? A se vam ne zdi, da je MX-5 še vedno lep in moderno zaobljen avtomobil?

Nekaj več dela so imeli v voznikovem »delovnem« (tako delo bi človek kar pogosto in zelo rad opravljal!) in sovoznikovem okoli. Sredinska konzola je dobila nove poteze, enojni predalnik med sedežema so oblikovalci razkosali na tri zaprte dele. Držalo za pločevinke je nameščeno prav na tistem mestu, kjer ima voznik ponavadi komolec. Moteče.

Anna je bila navdušena nad novimi merilniki. »Ful so fajn, ker so tako seksi bele barve, pa še krom okoli njih mi je zelo

175 centimetrov, z malo domišljije še kakšen centimeter več. Vsi visokorasli vozniki boste imeli težave z namestitvijo sedeža v pravi položaj in s prenizkim volanskim obročem. Ta, sicer prikupno oblikovan Nardijev izdelek vas bo žulil v kolena, saj ni nastavljiv ne po globini in ne po višini. Škoda, čeprav žensk ne moti. Nasmeh na Anninem obrazu je povedal vse ...

Vožnja je najlepši del tega avtomobila. Če nekateri omedlevate zaradi snemljive strehe, vam povem, da je lahko kabrio-



Test platnene strehe: »A tesní? Tesní, tesní ...«

všeč,« je bila nazorna v svojih besedah. Ponoči so merilniki osvetljeni z novo, rdečo barvo. Verjetno največja sprememba sta na novo oblikovana sedeža, ki imata vgrajena zglavnika in ponujata še boljši oprijem pri vožnji skozi ovinke.

Ni za vsakogar

Mazda MX-5 je kot naročena za voznike, ki so visoki do

let brez klimatske naprave zelo krut do vaše povrhnjice in termoregulacijskega sistema. Z drugimi besedami do vaše kože, saj me rdečica na obeh rokah še sedaj spominja na daljše vožnje v sončnih popoldnevih, in do najlepših majic, ki so bile že po enkratni uporabi povsem premočene in se jih je takoj nabralo za cel pralni stroj. Ali pa je bil pot samo posledica adrenalina,



Anna je po izletu dejala: »Jaz bi še ...«

ki ti ga Mazda MX-5 sprošča v potokih? Že pri majhnih hitrostih, tam okoli 80 km na uro, se vam bo zelo veliko dogajalo. Uf, to je pravo spogledovanje z dirkalnimi avtomobili. Volanski mehanizem je neposreden, zato je volan zelo natančen, in pravi užitek je Mazdo loviti med zavitimi serpentinami, ki oblikujejo staro cesto proti morju. MX-5 je avtomobil skrajnosti: če je pod zadnjima (pogonskima) kolesoma spolzek asfalt, se boste lahko igrali s povsem nadzorovanim zdrsavanjem zadka, če pa

je pod kolesi dober asfalt, lahko brez težav pretaknete v prestavo višje in skozi zahtevne ovinke tiščite stopalko za plin. Fantastično doživetje, vredno tudi rdečice na čelu ali smrkavega nosu naslednji teden. Sicer velja: če si boste kupili tole Mazdo zaradi zadnjega pogona in igranja s stopalko za plin, odštejte tistih 700 tisoč tolarjev več za različico z 1,8-litrskim motorjem. Močnejša sestra ima namreč več moči (146 KM), šeststopenjski menjalnik in zaporo diferenciala.

Toda tudi 1,6-litrskega motorja ne gre zanemariti: moči (110 KM) je dovolj, da ne boste imeli veliko težav pri prehitovanju počasnejših, a zagotavljam vam, da ne boste izkoriščali vseh 7.000 razpoložljivih vrtljajev do rdečega polja. Tudi tisti, ki vam ob višjih vrtljajih srce začne biti močnejše, boste Mazdo priganjali le do 6.000 vrtlja-

Aljoša Mrak



1,6-litrski motor s 110 KM: dovolj poskočen, a hkrati tudi (pre)glasen pri visokih vrtljajih.

Iz oči v oči



Očitno sem človek, ki preprosto ni bil narejen za roadsterje. Prostora v širino in dolžino je še kolikor toliko dovolj, zatakne se pri višini. Na tem področju je MX-5 standardni roadster. Prostora pri zaprti strehi je manj kot premalo, pri odprti strehi pa je rob prednje šipe neposredno v vznikovem vidnem polju. Pri odprti strehi bi bila lahko vetrna zaščita učinkovitejša, pri zaprti pa

Peter Humar



Kam naj grem, ko se mesto izprazni? Jasno, vsi rinejo na Obalo. Imam nekaj kilogramov preveč, da bi lahko tno zdrsnil pod prenikez volanski obroč; imam nekaj centimetrov preveč, da bi našel udoben položaj za volanom. Škoda, da se ne da sedeža spustiti bolj k tlom, saj strešnih palic tik nad glavo ne maram. Deluje klavstrofobično in enako utesnjeno kot kakšen MG. Na morju, med razgaljenimi oblinami, ha, tam moški zaživi. Streho dol, zapnem ovratnik vetrovke in ... huh ... prebujen, opažen. Važen. In če pomislim, tole niti ni tako drago!

Mitja Gustinčič

CENE

SIT

Dodatna oprema

Kovinska barva	77.180
Radijski sprejemnik	51.200
Klimatska naprava	389.300
Daljinsko zaklepanje	26.600
Alarmna naprava	48.500
Lahka platišča	19.900
CD izmenjevalnik	132.270

Nekateri nadomestni deli

Prednji žaromet z utripalko	89.750
Prednja meglenka	96.330
Vetrobransko steklo	106.500
Znak	6.700
Prednji blatnik	54.570
Zadnji odbijač	121.200
Zunanje ogledalo	41.000
Lahko platišče	53.860

Model	Mazda MX-5 1.6 Emotion	Peugeot 206 CC 1.6 16V	BMW Z3 1.9	MG-F 1.8i
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1598	1587	1895	1795
največja moč (kW/KM pri 1/min)	81/110 pri 6500	80/109 pri 5750	87/118 pri 5500	88/120 pri 5500
največji navor (Nm pri 1/min)	134 pri 5000	147 pri 4000	180 pri 3900	165 pri 3000
dolžina × širina × višina (mm)	3975 × 1680 × 1225	3835 × 1673 × 1373	4050 × 1740 × 1288	3910 × 1630 × 1270
največja hitrost (km/h)	191	193	196	193
pospešek 0-100 km/h (s)	9,7	11,2	10,4	9,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,8/6,6/8,1	9,5/5,7/6,9	10,9/6,0/7,8	10,2/5,7/7,4
cena osnovnega modela (SIT)	3.541.200	3.223.000	6.950.393	Ni več v prodaji

Kakovost mehanizma strehe (15)	13	Preprosto narejeno in kakovostno izdelano. Dobra tudi steklena zadnja šipa.
Hitrost zlaganja in postavljanja strehe (10)	9	To je odvisno od vaše spretnosti. Le varovalna ponjava zahteva nekaj več potrpežljivosti.
Tesnenje (15)	13	Skoraj popolna, le kakšna kapljica bi ob nevihti pokukala v notranjost.
Videz brez strehe (5)	5	A se strinjate?
Videz s streho (5)	5	Se mogoče že ponavljamo?
Imidž (10)	8	Na parkirnem prostoru so šipe še vedno popackane s prstnimi odtisi. A to ne pove dovolj?
Skupna ocena (60)	53	Ni najprostornejši, nima največjega prtljažnika, ni najtišji ali celo najhitrejši, je pa vsekakor še vedno vreden zavistnega pogleda sosedov. Legenda še vztraja!

Kriterij ocenjevanja terencev (Št. točk = ocena): 0-20 = 1; 21-30 = 2; 31-40 = 3; 41-50 = 4; 51-60 = 5

MAZDA MX-5 1.6i MAGIC

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	4,8
0-80 km/h:	7,3
0-100 km/h:	10,7
0-120 km/h:	15,0
0-140 km/h:	21,6
1000 m z mesta:	32,0 (160 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	12,3
80-120 km/h (V.):	20,8

Največja hitrost	185 km/h (V prestava)
------------------	--------------------------

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	7,4
največje povprečje	11,8
skupno testno povprečje	9,6

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. D
50 km/h	61 61 60
90 km/h	69 68 67
130 km/h	76 73 72
Prosti tek	42

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
30	36,6
50	46,8
70	65,7
90	85,7
100	95,3
130	124,8
150	144,5

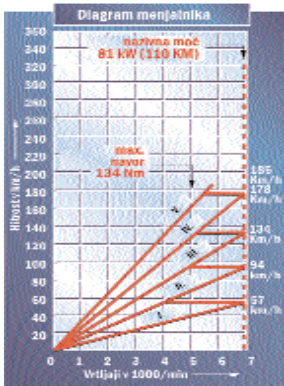
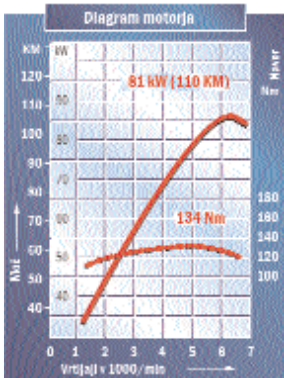
Zavorna pot	m
od 130 km/h:	65,2
od 100 km/h:	38,8

Okoliščine meritev

T = 16 °C
p = 1021 mbar
rel. vl. = 48 %
Stanje števca: 2118 km
Gume: Bridgestone Turanza ER30

Napake med testom

- brez napak



CENE (MMS)	SIT
OSNOVNI MODEL:	4.290.300
TESTNO VOZILO:	4.390.300

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 6 let garancije za prerjavanje, 3 leta garancije za lak

Obvezno zavarovanje:

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	95.200 SIT
	127.900 SIT

81 kW (110 KM) ● 10,7 s ● 185 km/h ● 9,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 78,0 × 83,6 mm - gibna prostornina 1598 cm³ - kompresija 9,4 : 1 - največja moč 81 kW (110 KM) pri 6500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,1 m/s - specifična moč 50,7 kW/l (68,9 KM/l) - največji navor 134 Nm pri 5000/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbzig in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 5,8 l - motorno olje 3,6 l - akumulator 12V, 32 Ah - alternator 80 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja zadnja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,136; II. 1,888; III. 1,330; IV. 1,000; V. 0,814; vzvratna 3758 - prestava v diferencialu 4,100 - platišča 6J × 15 - gume 195/50 R 15 V, kotalni obseg 1,74 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,2 km/h - rezervno kolo T115/70 D 14 M (Toyo), dovoljena hitrost 80 km/h

Voz in obese:

kabriolet - 2 vrata, 2 sedeža - samonosna karoserija - Cx = 0,31 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prilino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 3975 mm - širina 1680 mm - višina 1225 mm - medosna razdalja 2265 mm - kolotek spredaj 1405 mm - zadaj 1430 mm - rajdni krog 9,7 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 920 mm - širina (komolci) spredaj 1340 mm - višina nad sedežem spredaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1070 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 144 l - posoda za gorivo 50 l

Mase:

prazno vozilo 1040 kg - dovoljena skupna masa 1255 kg

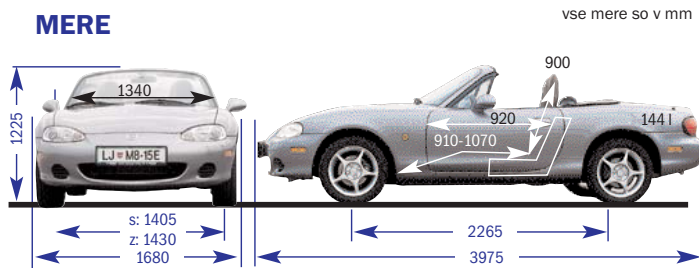
Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 191 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - poraba goriva (ECE) 10,8/6,6/8,1 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Motor rohni, veter okoli vaših ušes žvižga, menjalnik pa s prekrasnim klak-klak vklaplja prestave. Kdor si kupi tale avtomobil, naj kar pozabi na avtoceste. Bilo bi škoda, da ne bi izkoristil vrhunskega podvozja in zelo nevtralne lege.

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- + natančen volanski mehanizem
- + skoraj dirkaško natančen menjalnik s kratkimi gibi prestavne ročice
- + Nardijev volanski obroč
- + lega na cesti
- + zadnji pogon
- električno pomična antena
- zaprt predalnik za pločevinko
- položaj za volanom za visoke voznike
- nima klimatske napave
- leva obvolanska ročica (pazite, da se ne boste nehote vozili z dolgimi lučmi)
- nezanesljiva ključavnica zaprtega predalnika med sedežema