



besedilo: Matevž Korošec • foto: Aleš Pavletič

# Vstopnica ZA DVA



Ah, ta užitek vetra v laseh. Lepše je lahko le še, če ga doživljate v dvoje.

►► Kabrioleti so fina stvar. Novejši s trdo zlozljivo streho in z dovolj prostora za štiri še toliko bolj, ker so uporabni vse leto. Toda prave intimnežitke vam še vedno lahko pričarajo le roadsterji. Pogon zadaj, motor spredaj (še bolje je, če je tudi ta zadaj), prostor za dva in majhna shramba za prtljago. To je to!

MX-5 se s to zasnovano postavlja že od vsega začetka, tj. od leta 1989, ko je prvič prišel na trg. Ja, prav ste ugotovili, letos praznuje 20 let. Mi mu ob tem jubileju izrekamo čestitke, doma pa so mu ob tej priložnosti pripravili 'zabavo' in ga poslali v lepotilni salon.

Kozmetična preobrazba, s katero so ga pomladili, ni revolucionarna, je pa vseeno opazna. Povsem nova sprednja maska ima zdaj petkotno obliko, prostor okoli sprednjih meglenk (testni ju ni imel) je zdaj agresivnejši, sprednja žarometna ostrejša, dinamičnost



ob straneh poudarjajo izbočeni blatniki in na novo izoblikovani pragovi, zadaj pa za to skrbijo nove luči in odbijač. Vse drugo ostaja nespremenjeno. Podobno kot v notranjosti. Spremembe v potniškem prostoru so še za odtenek bolj diskretne, predvsem pa narejene z mislijo, da vam naredijo življenje še lepše in prijetnejše. To velja tudi za predal na sredinskem grebenu, ki je po novem modularen in lahko drži dve pločevinki s pijačo ali pa pred nezaželenimi pogledi skriva manjše drobnarije. Odlagalnih površin v MX-5 tudi sicer ni malo, če jih znate seveda pravilno zapolniti. Sorazmerno velik predal je pred sovoznikom pa med sedežema, dva uporabno velika se skrivata za njima, v vratih sta še dve držali za pijačo, pod njunima ročajema pa dva majhna mrežasta predala. Se zanašate na prtljajnik? Imate prav, ta je



– zažene motor in že lahko pozabite na vse drugo. Testna 'Mazdica' je imela to smolo, da se njene mehanike inženirji niso kaj prida dotikali. To so storili le pri močnejši, dvolitrski, ki je zdaj na voljo s 160 'konji', robotiziranim menjalnikom in komandami na volanskem obroču, če ste za to seveda pripravljeni doplačati. Toda nedotaknjene je vseeno niso pustili. Sprednji del je na novo uglasen, zaradi česar MX-5 ponuja več užitek v vožnji, pravijo pri Mazdi, enako velja za izpušni sistem, ki je v vseh različicah postal agresivnejši, na novo so preračunana še prestavna razmerja v menjalniku in resnica je, da lahko tudi s to 'Mazdico' prav lepo uživate, če se znate odpovedati športno dirkaškim užitek. Ravno prav trd volanski mehanizem potrebuje le 2,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, karoserija je toga, veliko bolj kot pri običajnih kabrioletih, menjalnik je hiter, s kratkimi prehodi in izredno natančen (ko bi bil le še šeststopenjski) in sedež ravno prav športen, da ne skopari z udobjem. Da so roadsterji namenjeni doseganju hitrostnih rekordov, je popolnoma napačno prepriča-



največji od vseh (150 l), toda če boste vse, kar ste se namenili vzeti s seboj, pospravili v eno potovalko, to ne bo najboljša poteza. Raje se odločite za več manjših in bo šlo.

In potem le še 'skočite' na voznikov sedež, odprete streho – to storite tako, da sprostite varovalko in streho preprosto potisnete nazaj



## Mazda MX-5 1.8i Challenge

nje, ki vlada med ljudmi. MX-5 je narejen za nizanje ovinkov, ki jih najдете na cestah zunaj strnjanih naselij, in teh se, verjemite, zlepa ne naveliča. Tako kot srečnejši, ki sedi v njem in ga usmerja skozi. To, kar MX-5 ponudi svojim lastnikom, z vožnjo (v najbolj suhoparnem pomenu besede) nima več veliko skupnega, temveč veliko bolj spominja na igračkane. In verjemite nam, to bi lahko počeli ves dan.

Če ste seveda uživača. Če pa so vaše ambicije večje, pokukajte malo višje po ceniku, iz žepa potegnite še tistih 1.300 evrov in posezite po dvolitrski različici. Razlika v ceni je veliko manjša, kot obljublajo tehnični podatki. ◀◀

### Mazda MX-5 1.8i Challenge

Cena osnovnega modela: 22.290 EUR  
Cena testnega vozila: 22.689 EUR

NAŠE MERITVE  
T = 27 °C / p = 1.201 mbar / rel. vl. = 37 % / Stanje kilometrskega števca: 8.194 km

POSPEŠKI  
0–100 km/h: 9,9 s  
402 m z mesta: 16,9 s (135 km/h)

PROŽNOST  
50–90 km/h (IV): 12,4 s  
80–120 km/h (V): 16,4 s

NAJVEČJA HITROST  
198 km/h  
(V, prestava)

ZAVORNA POT  
od 100 km/h: 38,5 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA  
skupno testno povprečje 10,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI  
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.798 cm<sup>3</sup> - največja moč 93 kW (126 KM) pri 6.500/min - največji navor 167 Nm pri 4.500/min.  
Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/50 R 16 V (Yokohama Advan A11A).  
Mase: prazno vozilo 1.075 kg - dovoljena skupna masa 1.375 kg.  
Mere: dolžina 4.020 mm - širina 1.720 mm - višina 1.245 mm - prtljajnik 150 l - posoda za gorivo 50 l.  
Zmogljivosti: največja hitrost 198 km/h - pospešek 0–100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECE) 9,9/5,5/7,0 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub>: 167 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO  
▲ zasnova  
▲ strešni mehanizem  
▲ volan  
▲ menjalnik  
▲ pogon  
▲ zgodovina

▼ živahnost motorja v spodnjem območju  
▼ utesnjen prtljajnik  
▼ premalo žlahtnosti v notranjosti  
▼ poraba goriva

### Končna ocena

Komaj tri leta so minila, odkar je MX-5 zapeljal nov na trg. Za tako kulten avto absolutno premalo, bodo rekli nekateri. No, razlog za tokratno prenovo se skriva drugje: MX-5 praznuje 20 let – po vsem, kar je (ponovno) pokazal na našem testu, pa lahko rečemo le: še na naslednjih 20 let.