

Test

MAZDA MX-5

Premiera je bila že pred šestimi leti in pol: po angleškem zgledu, z ameriško zamisljivo in z japonsko izvedbo. Takrat so napovedali proizvodnjo 5.000 mazd MX-5 letno. Potem je ta roadster postal "road star", cestna zvezdica, ki je doslej našla že krepko čez 300.000 kupcev.



Vmes so jo le enkrat pomladili: k sreči ne na račun oblike, temveč z motornimi zmogljivostmi in z več všite varnosti. In vmes je bilo vsakomur vsakič sproti jasno: MX-5 je modernizirano obujanje spominov na Lotusov elan iz predzadnjega desetletja avtomobilske zgodovine.

Ampak zaradi tega ta mazda sploh ni zgodovinski avto! To je že ves čas in še vedno prisrčna kombinacija zunanje majhnosti, udobne dvosedežnosti, pravišnje odmere prepriha in čisto spodobnih voznih zmogljivosti. To je avtomobil, za katerim se enako vznemirjeno obračajo v "domači" Ameriki, sredi Nemčije in v Ljubljani. To je pravzaprav natanko tisto, kar roadster mora biti: napra-

va za mršenje las, ki je všeč vsem hkrati - tistim, ki sedijo v njem, in tistim, ki samo gledajo.

Pri tem šteje marsikaj: šarm "žabjih" in poklopnih žarometov, nostalgčnost lahkih kolesnih platišč, eleganca bočne linije, pritlikavost (in zato tudi navidezna širina) zadka, glasnost izpušne cevi in lahkotnost premikanja zlozljive strehe.

Streho je moč sneti in vnovič razpeti, ne da bi vstali s sedeža. Žarometa je moč dvigniti (na primer zaradi čiščenja), ne da bi prižgali luči. In, če že hočete: v ta roadster je moč sesti, ne da bi odprli vrata. Če sta njeni nožici doooooolgi, krilce pa kraaaaatko, bo takšno sedanje vsem všeč. Kajti MX-5 je tiste sorte



LJUBEZEN NA PRVI PO



GLED



roadsterček, ki je lahko tudi samo njen avtomobil.

Dolge noge imajo z obeh sedežev dovolj prostora. Tudi višina prednje šipe je tolikšna, da ni treba gledati čeznjo. In



zglavnika nad naslonjali sta pravzaprav edino, kar poleg šipe ter obeh glav še štrli proti nebu. Roadsterji praviloma niso namenjeni prevračanjem. To upoštevajte!

Zadek je zelo klasičen in prostor v njem je zelo majhen: navkljub udrtini sredi prtljažnega dna in navkljub samo zasilnemu rezervnemu kolesu, ki mora biti tam, kjer je (poglejte sliko, prosim), ker druge pač ni prostora.

Bočni šipi sta elektrificirani, streha, ki jo z mehanizmom vred prekriva platneni ovaj, deluje na ročni pogon: s sredinsko ročico in z dvema stranskima zaklopoma, ki sta zanesljivo najprikladnejša in najurnejša zaklopa, kar jih boste srečali na našem svetu. Pokrivanje kokpita traja ob največjem nerodnežu pol minute, odkrivanje še manj. Elegantni pločevinasti poklopec žleba za zloženo streho (takšen, s kakršnimi se ponašajo modrokrvnejši kabrioleti) bi bil v tem primeru le v napoto in elektrifikacija strešnih zglobov bi pri takšnem roadsterčku mejila na kič in grešnost ponudbe.

Modernejša kot cel avto-

mobil hoče biti oprema za voznika, ampak oba največja merilnika so odeli v bleščeča obroča in rešili "zgodovinsko" poslanstvo vozila. Kdor hoče, lahko dobi tudi dve zračni vreči in zavorni ABS, pri visoko nameščeni, a kratki prestavni ročici s kratkimi gibi pa ni izbire. Boljša, kot, je tudi ne bi mogla biti. Med obnovitvena dela Mazdinega postmodernizma spada tudi prečna karoserijska ojačitev, tik za sedežema. In lično moderen je motor v nosu: 1,8-litrski štirivaljnik z dvema odmičnima gredema v lahki glavi, s šestnajstimi ventili, z Boschovo elektroniko, z uporabno prožnostjo (tudi po zaslugi zelo spretnega menjalnika) in z velikim veseljem do vrtljajev. Mazda MX-5 seveda ni TVR, morgan, panther ali donkervoort, ampak motor v njej bi rad, da bi bila: zato se dokaj robato oglašja in zato je njegovo sožitje z zadnjima (gnanima) kolesoma ustvarjeno po receptu športnih manir. Ker sedi voznik (voznica pa tudi)

zelo blizu zadnje preme, so bočni premiki te mazdine ritke še dosti občutnejši. Ampak - povsem nenevarni in kvečjemu uživaški, naporni nikoli!

Volan ima samo 2,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke (servoojačevalnik šteje k doplačilom), kar je (tudi) športna vez s prednjima kolesoma in kar omogoča hitre



popravke smeri. Sploh pa s smerjo, če je cesta ravna in uglajena, ta avtomobil nima nobenih težav. Kvečjemu z navpičnostjo dogajanj pod kolesi: če so cestni valovi dolgi, MX-5 na dolgo zaniha, če pa so kratki, vas požgečka do las. Štiri posamične obese s prečnimi vodili so namreč precej na dolgo vzmetene in precej na trdo blažene, kar je v končni fazi kompromis med športno in udobno vožnjo, pa

tudi med vozno lagodnostjo in zanesljivo lego na cesti. Ker je kabrioletska karoserija vzvojnno skrbno zgrajena, pogonski mehanizem (motor, menjalnik, diferencial) pa so z aluminijastim profilom speli v celoto in šele nato (z gumiranimi spoji) povezali s pločevinasto karoserijo, je čvrstost tudi v resnici temeljita, ne le navidezna.

Torej si je v tej mazdi moč privoščiti zelo hiter prepah tudi na vijugasti cesti, njena hitrostna povprečja pa so lahko zelo visoka.

Svetujem vam tole: če je MX-5 že vaša, uživajte, da jo imate. Ta mazda je tudi po vseh svoji letih še vedno ljubezen na prvi pogled. Ne le od znotraj navzven, tudi za mimoidoče. Zato počakajte sonce, snemite streho in se počasi odpeljite okrog mestnih vogalov. Dajte ljudem čas, da vas opazijo. Temu so namreč takšni roadsterji namenjeni. In ljubezni do njih pogledi zelo prijajo.

MARTIN ČESENJ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 83,0x85,0 mm - gibna prostornina 1839 kubikov - kompresija 9,0:1 - največja moč 96 kW (130 KM) pri 6500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,4 m/s - specifična moč 52,2 kW (70,7 KM)/liter - največji navor 157 Nm pri 4500/min - ročni gred v 5 ležajih - dve odmični gredi v glavi (zobati jetneni) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkavni vbrzd in vžig (Bosch L-jetronic) - vodno hlajenje 6 litrov - motorno olje 4,5 litra - akumulator 12 V, 32 Ah - alternator 900 W - uravnavani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj pogonja zadnji kolesi - enokolna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,14; II. 1,89; III. 1,33; IV. 1,00; V. 0,81; vzvratna 3,76, diferencial 4,10 - platišča: 6x14 - gume: 185/60 R14 (Bridgestone potenza RE 88), kotalni obseg 1,75 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 31,7 km/h.

Voz in obese: roadster - 2 vrata, 2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj in zadaj posamične obese, spredaj vzmetni nogi, spodnja in zgornja trikotna vodila, stabilizator - zadaj vzmetni nogi, spodnja in zgornja trikotna prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne (hlajene), zadaj kalutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,7 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 3950 mm - širina 1765 mm - višina 1230 mm - medosna razdalja 2265 mm - kolotek spredaj 1405 mm, zadaj 1420 mm - najmanjša razdalja od tal 145 mm - rajdni krog 9,7 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnje stene) 1500 mm - širina (komalci) spredaj 1315 mm - višina nad sedežem spredaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1070 mm - prtljajnik (norma) 135 l - premer volanskega obroča 375 mm - posada za gorivo 48 l.

Teže: prazno vozilo 990 kg - dovoljena skupna teža 1250 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro (ni podatka), brez zavore (ni podatka).

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 197 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,7 s -

Poraba goriva (ECE): 6,9/9,1/10,0 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

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

Pospeški:

0-60 km/h	4,5 s
0-80 km/h	6,8 s
0-100 km/h	9,9 s
0-120 km/h	14,3 s
0-140 km/h	22,7 s
1000 m z mesta	32,4 s (159 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	34,1 s (161 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	41,2 s (131 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	102,1 m
od 100 km/h	44,5 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:	
40	39,4 km/h
60	57,6 km/h
80	76,1 km/h
100	94,8 km/h
120	117,1 km/h
140	134,1 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

prestava III.	IV.	V.
50 km/h	65	64
100 km/h	72	71
150 km/h	78	76
prosti tek	50	

Poraba goriva:

testno povprečje
10,2 l na 100 km

Cena

4.567.800 SIT
MMS Ljubljana

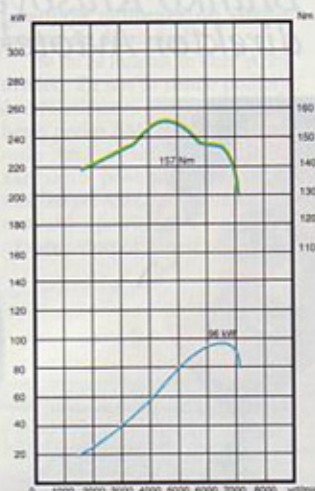


DIAGRAM MOTORJA

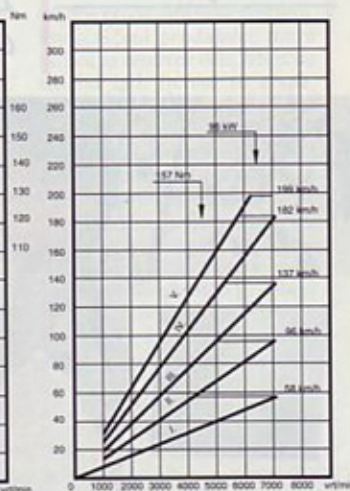


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- zamisel in podoba vozila
- roadstersko počutje
- ergonomija
- prestavna ročica
- pripravnost strehe
- okretnost vozila
- izdelava

Grajam

- zasilno rezervno kolo
- ni varnostnega loka
- limuzinski volanski obroč

Iz oči v oči

Moške poglede lahko pritegnejo lepe ženske noge ali zanimiv avto. In če gre za kombinacijo obojega, je ta zveza prav gotovo usodna. Navidez majhna, športno oblikovana mazda, ki z odprto streho ponuja nezastrt pogled na razmršene lase in uživaški izraz na obrazu, že sama po sebi privlači občudujoče poglede in užitek je samo še večji, če sedite v njej. Dovolj športna in hkrati udobna, odprta proti nebu in hitro dosegljiva (vanjo lahko sedete, ne da bi odprli vrata), v resnici prava "cestna zvezda".

Tjaša Smrekar

Tale mazda je prav čudovita igračka. Čeprav se s pomočjo nje naučite lekcije o našem umazanem zraku, vas to pri vožnji z mazdo MX-5 prav nič ne moti.

Andrej Supé