

KRATEK TEST - MAZDA PREMACY 1.8i

Prestolonaslednik



Renaultov Scenic kraljuje na slovenskem trgu med malimi limuzinskimi kombiji. Pa je še vedno upravičen do prestola, ki si ga je v začetku pošteno priboril?

Mazda je svoj mali limuzinski kombi pred kratkim prenovila. Ob tem se je v prvi vrsti spotaknila ob varnost potnikov in jo izboljšala. Tako so z dodatnimi ojačitvami pod prednjima sedežema okrepili trdnost karoserije, zavore imajo sedaj na vseh štirih kolesih kolute, ki so seveda podkrepjene s sistemom ABS.

Tudi podvozje ob osvežitvi ni ostalo nedotaknjeno, saj je sedaj zaradi trših blažilnikov čvrstjše, a kljub temu ne neudobno trdo. Vožnja s praznim avtomobilom je sicer manj udobna od vožnje z naloženim vozilom, vendar je zmogljivost požiranja cestnih neravnin tudi že s praznim Premacyjem zadovoljiva. Za vse dinamičnejše po srcu pa poskrbi podvozje tudi v hitreje odpeljanih ovinkih, saj so nagibi karoserije nemoteče majhni, pri čemer bodo tudi manj izkušeni vozniki(ce) prišli na svoj račun. Pri Mazdi so za slednje poskrbeli s serijsko prigradenim sistemom TCS (Traction Control System), ki bdi nad zdrsom pogonskih koles. Ta je dokaj preproste in posledično poceni zasnove, saj se vmešava le v de-

lovanje motorja (vbrizg in vžig), ne poslučuje pa se tudi zavor. Njegovo delo je v normalnih okoliščinah redko, nežno in dokaj pozno, saj mora biti podlaga pod kolesi resnično spolzka oziroma desna noga na plinu zelo težka. Ravno tako je v primeru najšibkejšega agregata speljevanje s spodrsavanjem notranjega kolesa iz ovinkov prej redkost kot pravilo. Manj-

Serijsko prigraden TCS je dokaj preproste in posledično poceni zasnove, toda svoje delo opravlja ustrezno pričakovanjem.

ši od dveh bencinskih motorjev v ponudbi razvije iz 1,8 litra prostornine, ki je razdeljena med štiri valje, 74 kilovatov oziroma 101 konj največje moči in 152 njutnmetrov največjega navora. Kljub dokaj majhni zadnji številki pa se v praksi pokaže povsem drugačna slika, kot jo nakazuje papir. Tako se med vožnjo motor izkaže kot povsem dovolj zmogljiv pogonski strojček, kar še enkrat dodatno podkrepi z enakomernim in dovolj od-

ločnim pospeševanjem že od prostega teka naprej. Nekoliko več sprehajanja po prestavah menjalnika bo potrebno le pri vožnji v strmejše klance pri obremenjenem vozilu (štiri ali več potnikov in njihova prtljaga).

Pri menjalniku omenimo še vsečne kratke gibe prestavne ročice, ki pa jih na žalost pospremita premajhna natančnost (pri pre-

hodu iz pete v četrto prestavo se ročica občasno zatakne v vodilu vzvratne prestave) in zaradi povečanega upiranja menjalnika potreba po večji odločnosti voznika.

Že omenjene štirikrat kolutne zavore so zaradi močne servoojačitve zelo občutljive in potrebne dodatnega navajanja. Sicer pa je občutek pojemka vedno dober, pri čemer zavore niso podvržene pregrevanju (toda roko na srce: zavore, ki so podvržene pregrevanju pri



V zadnji vrsti lahko sedežem poklopite naslonjala. Uporabnost še poveča naslonjalo sovoznikovega sedeža, ki ga je možno preklopiti.



Okroglost svetil deluje bolj dinamično in mladostno.



temperaturi okolice -10 °C, resnično niso vredne zaupanja).

Prenova se je seveda dotaknila tudi zunanosti, kjer takoj opazimo spremenjene prednje žaromete in zadnje luči, poudarjeno petkotno masko motorja, oba odbijača v barvi karoserije in spremenjene pokrove koles. Pri zunanosti se spotaknimo le še ob zunanji ogledali, ki (ko sta čisti) ponujata zadovoljivo preglednost za avtomobilom, a sta hkrati zelo podvrženi umazaniji in tudi ogrevani nista.

V notranjosti se srečamo z zelo dobro »splošno« ergonomijo (položaj za volanom, namestitve volana, višina sedeža), ki jo rahlo pokvari namestitve nekaterih stikal; stikalo zadnjih meglenk in gumba za uravnavanje osvetlitve merilnikov ter uravnavanje višine snopa žarometov so namreč postavljeni po japonsko nizko levo ob volanu, kjer so popolnoma iz vidnega polja voznika (zelo moteče ponoči).

V prtljažniku pogrešamo le prtljažni rolo zoper zunanje poglede, zato pa toliko bolj navdušuje prilagodljivost treh med seboj loče-

Sistem TCS je pri obeh bencinskih modelih serijsko vgrajen, ravno tako so klimatska naprava, držala za pločevinke in uporaben, velik predal pred prestavno ročico del serijske opreme.



Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 83,0 × 85,0 mm - gibna prostornina 1840 cm³ - kompresija 9,7 : 1 - največja moč 74 kW (101 KM) pri 5500/min - največji navor 152 Nm pri 3500/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,5 l - motorno olje 3,7 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,416; II. 1,842; III. 1,290; IV. 0,972; V. 0,731; vzvratna 3,214 - diferencial 4,105 - gume 185/65 R 14 Q

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4340 mm - širina 1705 mm - višina 1600 mm - medosna razdalja 2670 mm - kolotek spredaj 1475 mm - zadaj 1480 mm - rajdni krog 11,4 m - **notranje:** dolžina 1670-1740 mm - širina 1440/1445 mm - višina 990-1020/980 mm - vzdolžnica 880-1100/920-670 mm - prtljažnik (normno) 420-1848 l - posoda za gorivo 58 l

Mase: prazno vozilo 1280 kg - dovoljena skupna masa 1770 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,9 s - poraba goriva (ECE) 10,9/6,9/8,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE			
Pospeški:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h:	4,9 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	7,7 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	11,8 s	50	46,8 km/h
0-120 km/h:	17,6 s	70	66,9 km/h
0-140 km/h:	26,3 s	90	86,4 km/h
1000 m z mesta:	33,8 s	100	96,7 km/h
	(150 km/h)	130	126,2 km/h

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

Prožnost:
50-90 km/h (IV.): 10,9 s
80-120 km/h (V.): 18,6 s

Zavorna pot:
od 100 km/h: 43,3 m

Poraba goriva:
Testno povprečje 10,9 l/100 km
Najmanjše povprečje 10,3 l/100 km

Truš v notranjosti (dB):	Okolišne meritve
Prestava: III. IV. V.	T = 2 °C
50 km/h 58 57 57	p = 1000 mbar
90 km/h 65 64 63	rel. vl. = 87 %
130 km/h 70 69	Stanje števca: 3200 km
Prosti tek 36	Gume: Goodyear Ultra Grip 6 M+S

Napake med testom:
- brez napak

KONČNA OCENA

Mazdin Premacy je dober avtomobil z mnogimi dobrimi lastnostmi in le redkimi resnično motečimi pomanjkljivostmi. Večina slednjih pa je tako in tako stvar navade. Avtomobil, ki je zagotovo vreden premisleka, kadar izbi-
rate med malimi limuzinskimi kombiji.

- prožnost motorja
- prilagodljivost
- prostornost
- podvozje
- zavore
- serijsko vgrajen sistem TCS
- učinkoviti brisalniki
- stopničasto dno pri odstranjenih zadnjih sedežih
- občutljive zavore
- premalo natančen menjalnik
- zunanji vzvratni ogledali neogrevani in podvrženi umazaniji

CENE (MMS)	SIT
OSNOVNI MODEL:	3.859.000
TESTNO VOZILO:	3.859.000