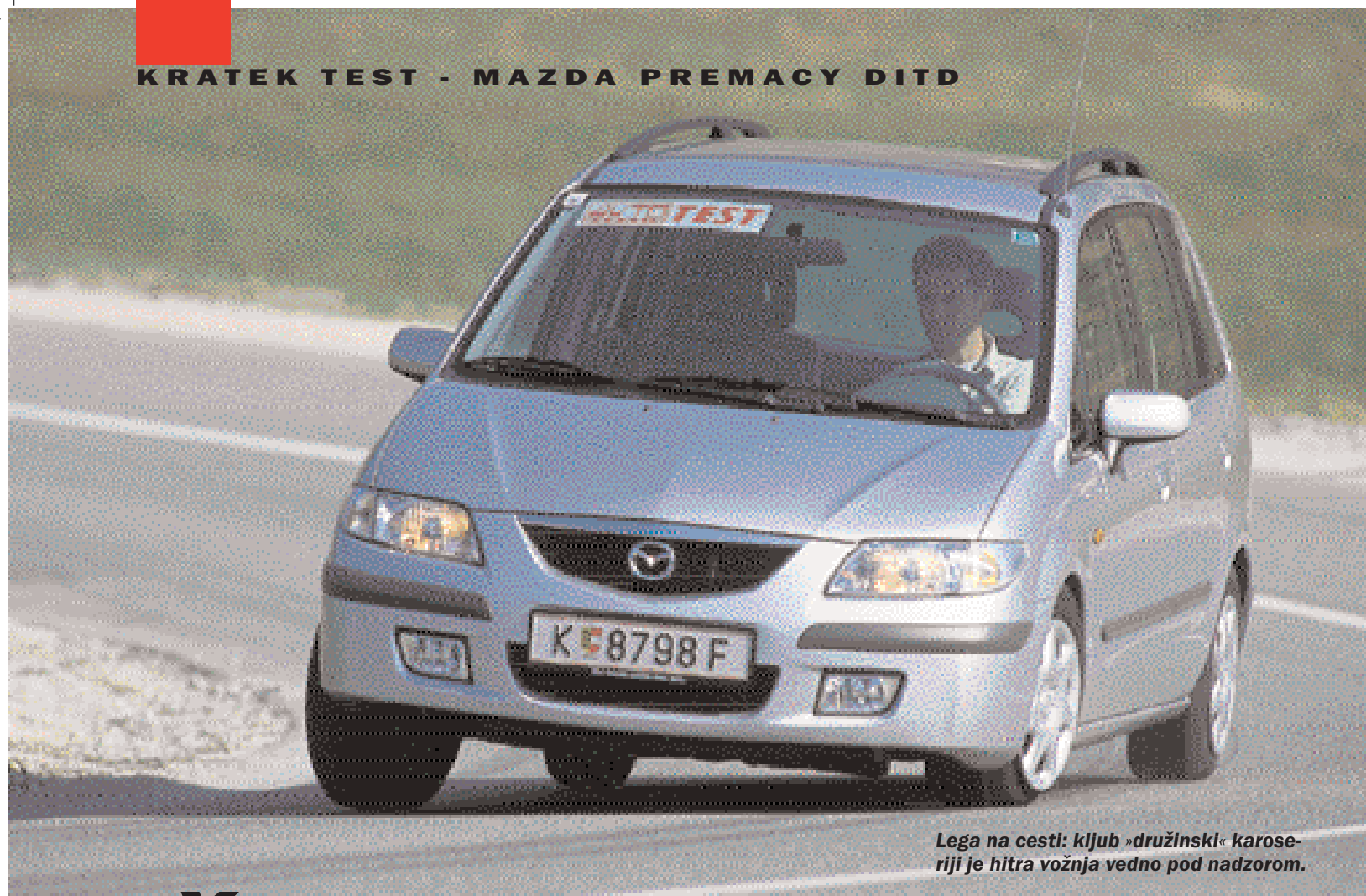


KRATEK TEST - MAZDA PREMACY DITD



Lega na cesti: kljub »družinski« karoseriji je hitra voznja vedno pod nadzorom.

Še enkrat - vmes

Prepolavljanje se prej ali slej enkrat mora končati. Tudi pri iskanju vmesnih poti hitro zaidemo v slepo ulico.

Ampak pri avtomobilih se včasih zdi, da domišljija premaguje zakone narave.



Bili so (recimo jim udobni) osebni avtomobili in bili so grobi dostavniki. Pa je nekdo ugotovil, da je dostavnik lahko tudi uporaben, če bi le bil malce bolj človeško udoben, drugemu pa se je posvetilo, da zmore biti tudi osebni avtomobil uporaben, če mu karoserijo povečajo v prtljažnem delu.

Ena zadnjih izrazitih mutacij so limuzinski kombiji s svojim zelo značilnim videzom: od zunaj so videti, kot bi zapirali en sam prostor (od tod tudi domače ime »enoprostorci«), njihova karoserija in zato tudi sedeži v njej pa so kak decimeter ali dva višji kot pri klasično oblikovanih osebni avtomobilih.

Potniki z voznikom na čelu se v takšnem avtomobilu dobro počutijo, preglednost (naprej) je dosti boljša kot sicer, prostora v avtomobilu je za potnike in njihovo prtljago precej, še posebej pa navdušuje izvirna prilagodljivost pri posameznih tovrstnih avtomobilih.

Premacy tudi po položaju volanskega obroča ni tipičen limuzinski kombi.

Mazda Premacy ni tipičen predstavnik limuzinskih kombijev, vsaj po svoji zunanosti ne. Razlika je sicer majhna, a preveč opazna: motorni pokrov in prednja šipa ni-

sta v isti ravnini. Kot da bi oblikovalci iskali še eno srednjo pot med že tako mešanimi limuzinskimi kombiji in (spet) osebnimi avtomobili.

Toda tu gre ponovno izključno za stvar okusa; nekaterim je morda prav to všeč. Je pa Premacy z oblikovnega vidika tipična Mazda; z raje oglatimi kot okroglimi linijami, z manj izrazitim zadkom, z bolj izrazitim prednjim delom in v celoti z obliko, ki



Zadnje luči: prevelike?



Motor: odličen navor

ne lepi nase, je pa marsikomu čisto dovolj všeč.

Za zunanost in notranost Mazde Premacy velja tudi to, da je nedvomno oblikovana vedno bolj po evropskem okusu in da se je Mazda jasno odločila pretrgati tradicijo, ki jo je imela nekje do sredine devetdesetih let; na tiste čase spominja le še kar legendarna MX-5. Eden od dokazov je tudi ta, da imajo Mazde že nekaj časa prava imena namesto števil.

Premacy tudi po položaju volanskega obroča ni tipičen limuzinski kombi, saj je tu povsem normalno pokončen in ne skoraj tovarnjaško položen kot pri večini konkurentov. Premacy ima pet posamičnih sedežev, kar daje vedeti, da pri Mazdi ugotavljajo, da je premalo onih, ki kupujejo vozilo s šestimi ali sedmimi sedeži. Sedeži imajo sicer nekoliko preveč usločen zgornji del naslonjal. Premacy ima tudi pet zglavnikov, kar



Merilniki: nimamo pripomb, z izjemo premajhnega zaslona za prevožene kilometre.

Da se voznik dobro počuti, mora imeti tudi dober nadzor nad dobro mehaniko.

Je sicer dobro, le tisti peti na sredini nekoliko ovira pogled nazaj, dokler ga ne snamete. Sicer pa avtomobil z uporabniškega stališča povsem zadovolji: ima veliko uporabnih (in velikih) odlagalnih površin in prostorov za drobnarije, ima naslonjalo za voznikovo desno roko, ima vse elemente, ki spadajo pod poglavje »električno udobje«, in voznikov položaj za volanskim obročem je brezhiben.

Da se voznik dobro počuti, mora imeti tudi dober nadzor nad dobro mehaniko, in vse to pri Premacyju DITD ima. Menjalnik

je hiter in natančen, s skoraj športnimi značilnostmi, razmerja v njem pa so motornemu značaju dobro prilagojena. Motor je bil tokrat dizelski, po zasnovi spada v poglavje zdaj že sodobne klasike. To pomeni neposredni vbrizg goriva, turbinski polnilnik in po štiri ventile na valj. Takšni izdelki so si med seboj vse bolj podobni, a je pri tem dizlu kljub temu vredno

omeniti povsem kvadratno razmerje med vrtno in gibom, le povprečno največjo moč, odličen navor in le eno odmično gred za vodenje vseh šestnajstih ventilov. Prav dober navor prispeva k športnemu značaju motorja, saj je ta v vsakem trenutku od slabih 2000 pa do dobrih 4000 vrtljajev ročne gredi v minuti poskočen, suveren, pospeševanje s polnim plinom pa je dobro čutiti tudi v peti prestavi.

Prav zato ni smiselno gnati motor do rdečega polja, to je do 5000 vrtljajev v minuti, in zato se lahko večine prehitevanj lotite lenobno in za eno prestavo višje, kot bi zahteval bencinski motor. Motor v Premacyju ima tudi inteligentno predogrevanje (pri ogretem motorju ga praktično ni več), na našem testu pa je bil tudi spodobno varčen. Ob manjših zahtevah voznika bi zmožgal porabiti tudi manj kot 7 litrov plinskega olja za 100 kilometrov, tudi največja surovina pa bi z njim težko porabila več kot 10 litrov na 100 kilometrov prevožene poti.

Vsa druga mehanika spada po svojih značilnostih v zelo dobro povprečje; zavorno pot pri najmočnejšem zaviranju so nekoliko skazile zimske gume v že nekoliko toplejših dneh, podvozje pa se je izkazalo za dovolj udobno; ne premeško in ne pretrdo, čeprav se Premacy v ovinkih presenetljivo malo nagiba. Takšno podvozje dovoljuje tudi nekaj hitrejšo vožnjo skozi ovinke in dobra kombinacija motor-menjalnik zmora zadovoljiti tudi siceršnje dvomljivce, ki še vedno ne zaupajo dizelskim motorjem, limuzinskim kombijem in še najmanj kombinaciji obojega.

Recept »ne limuzinski kombi in ne kombi«, temveč nekaj vmes, se je s Premacyjem dobro izkazal, še posebej s turbodizelskim motorjem. Ni pa s tem rečeno, da je to splošen recept za dober avtomobil; Mazdi je pač uspelo.

Vinko Kerne

Tehnični podatki

Motor: Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj, prečno - vrtna in glj 86,0 x 86,0 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 18,1 : 1 - največja moč 60 kW (90 KM) pri 4000/min - največji navor 220 Nm pri 1800-2600/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronsko vodena črpalka za vbrizg - turbinski polnilnik na izpušne pline, hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 8,5 l - motorno olje 5,4 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,454; II. 1,833; III. 1,310; IV. 0,970; V. 0,680; vzvratna 3,454 - diferencial 3,409 - gume 185/65 R 14 Q (Semperit Top Grip SLG 2)

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

Mere, zunanje: dolžina 4295 mm - širina 1705 mm - višina 1600 mm - medosna razdalja 2670 mm - kolotek spredaj 1465 mm, zadaj 1470 mm - rajdni krog 11,4 m - **notranje:** dolžina 1660 mm - širina 1450/1460 mm - višina 1000-1040/980 mm - vzdolžnica 880-1100/900-670 mm - prtljažnik (normno) 370-2150 l - posoda za gorivo 58 l

Mase: prazno vozilo 1330 kg - dovoljena skupna masa 1820 kg - dovoljena masa priklole z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,9 s - poraba goriva (ECE) 7,1/4,9/5,7 l na 100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h:	5,2 s	hitrosti:
0 - 80 km/h:	8,4 s	kazalec na: resnično:
0 - 100 km/h:	13,0 s	60 56,4 km/h
0 - 120 km/h:	19,8 s	80 75,3 km/h
0 - 140 km/h:	29,3 s	100 95,7 km/h
1000 m z mesta:	34,9 s	120 115,7 km/h
	(147 km/h)	140 135,6 km/h

Največja hitrost:

177 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 36,3 s (145 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 45,3 s (131 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 114,6 m

od 100 km/h: 52,0 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 8,4 l/100km

Najmanjše povprečje 7,4 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okolišne meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 12 °C
50 km/h	59 58 57	p = 1025 mbar
100 km/h	70 66 65	rel. vl. = 48 %
150 km/h	73 72	
Prosti tek	44	

KONČNA OCENA

Mazda Premacy se utegne prikupiti vsem, ki sicer želijo bolj uporaben osebni avtomobil, vendar ne klasično oblikovanega limuzinskega kombija z vsemi slabostmi. Premacy ima zelo dobro prilagodljivo in udobno notranjost, ki le malo spominja na Daljni vzhod, in predvsem zelo dobra motor in menjalnik. Njena zunanost res ni takšna, da bi pobirala nagrade, je pa to lahko tudi njena dobra stran, če želite biti manj opazni. Okusi so različni.

motor	preveč usločena naslonjala sedežev
položaj za volanskim obročem	premalo zaslonov (prevožena pot, ura na radiu)
vodljivost	za to karoserijo prenizki zunanji ogledali
veliko odlagališč	kovinski zvok pri zapiranju vrat
prtljažnik, prilagodljivost	
menjalnik	
lega na cesti	

CENA: 3.929.900 SIT (MMS)