

TEST - MAZDA TRIBUTE V6 3.0i 4x4 AT

Fordovo darilo

Se vam zdi naslov nelogičen? Celo napačen? Berite, prosim, dalje.

Nikakršna skrivnost ni, da japonska avtomobilska tovarna Mazda že nekaj let sodi pod okrilje ameriškega koncerna Ford. Če ne drugače, so to dokazali pred šestimi leti z modelom 121, ki je povsem podoben Fordovi Fiesti, kar pa bi lahko zapisali tudi za novi Tribute. In zakaj Fordov Tribute? Razčistimo še to, preden se povsem posvetimo najnovjšemu SUV-u. Tribute v angleškem jeziku pomeni dar oziroma nagrada in če ob tem pomislimo, da ima Tribute, tako kot model 121, svojega dvojčka tudi pri Fordu, potem bi lahko zapisali, da je najnovjši SUV enostavno Fordovo darilo Mazdi.

Vendar pa tako preprosto vse skupaj vendarle ni. Res je, da pri Mazdi bogatih izkušenj s terenskimi vozili nimajo, saj v svoji prodajni paleti, namenjeni evropskemu trgu, ponujajo le model B 2500, ki pa še zdaleč ni terensko vozilo, namenjeno zadovoljevanju družinskih potreb. Tudi na japonskem tržišču ni njihova ponudba nič bolj bogata. Modela AZ-Offroad in Levante sta pravzaprav le kopiji pri nas mnogo bolj poznanih Suzukijevih malih terenskih vozil Jimnija in Vitare. Torej bi lahko zapisali, da so tokrat vodilno vlogo

pri razvoju novega polterenskega vozila vendarle odigrali Fordovi inženirji. In to pri Mazdi tudi priznajo, kljub temu pa Tributa niso opremili s svojimi značkami, preden so ga poslali na trg. Čeprav se oblikovno ne razlikuje veliko od Escapa oziroma Mavericka, kot se bo imenoval v Evropi, so petkotna prednja maska ter nekoliko spremenjeni žarometi skupaj z zadnjimi lučmi vendarle dovolj značilni, da povprečnemu poznavalcu avtomobilov razkrijejo Tributa, in ne Escapa oziroma Mavericka. To pa je bilo hkrati dovolj,

da niso spreminjali osnovne oblike, ki je mimogrede precej všečna.

Podobno bodo lahko vsi tisti, ki jih ne moti ameriški slog oblikovanja, trdili tudi za notranjost. Da je »ameriška«, vam kaj hitro razkrijejo pokončno nameščena zračnika na sredinski konzoli, ki jima, tako kot tistima dvema ob strani, žal ni mogoče zapreti dotoka zraka, če bolj očitna pri najmočnejšem Tributeu pa je namestitev prestavne ročice samodejnega menjalnika, ki je ob volanu, in ne na sredinskem grebenu. Vstop



v notranjost je, če ga opišemo z eno besedo, idealen, saj se vozniku in potnikom ni potrebno ne sklanjati, kar zahteva večina osebnih avtomobilov, ne dvigovati, kar je značilno za številna prava terenska vozila. Zmoti pa zato prvi stik s sedelom. Prekratke sedalne površine tako velikemu avtomobilu vendarle niso v prid, čeprav sta prednja sedeža izdatno nastavljiva, ob tem pa, kot se za najbogatejši paket opreme spodobi, skupaj z zadnjo klopjo obložena v usnje. Toda to usnje žal ni najbolj kakovostno. Vsaj glede uporabnosti. Ker je pregledko, predmeti na sedežih ob pospeševanju

njih oziroma zaviranjih nemudoma zdrsnejo na tla, če toliko huje pa je, da se temu v ovinkih ne morejo ogniti niti potniki in voznik. Toda s sedežev vendarle ne bodo padali. Pa žal na stran. Prostora je v Tributeu dovolj, in sicer tako za voznika in sovoznika kot za potnike zadaj, pa čeprav sta tam le dva zglavnika, zato pa trije varnostni pasovi. Seveda je pri tej dolžini avtomobila povsem upravičeno pričakovati tudi prostoren prtljarni prostor, ki takšen seveda je, snovalci pa so v njem, za razliko od številnih preostalih polterenskih vozil, našli dovolj prostora tudi za rezervno kolo, ki je pospravljen v dnu. Toliko manj navdušujoče je le, da je slednje zgolj zasilno. To pa je, če en dokaz, da Tribute ni terenski, pač pa polterenski avto. In ker je v prtljarniku rezervno kolo, pod njim pa prenos moči, speljan k zadnjim kolesom, je prtljarnik tudi nekoliko plitkejši kot pri drugih tekmečih. Toda

vanj boste kljub temu brez težav, seveda če boste pred tem podrli zadnjo, tretjinsko deljivo klop, uspeli pospraviti dve gorski kolesi, ki jima boste odstranili le prednji kolesi, ob tem pa bo ostalo dovolj prostora, če za preostalo nujno kramo. Pravzaprav smo v prtljarniku, oziroma natančneje, v naslonu zadnje klopi pogrešali le tunel za smučali, ki bi ga avto, ki sodi v razred SUV (Sport Utility Vehicle), vendarle moral imeti, pa ga ne najdemo niti pri drugih tekmečih. Temu so se pri Mazdi spretno izognili in v osnovno ceno najmočnejšega Tributa vključili dve vzdolžni in prečne nosilce strešnega prtljarnika.

Najnovjša Mazdino polterensko vozilo je uporabno v svoji notranjosti, kar velja tudi za njegove vožnje zmogljivosti. Voznik večjih težav s prilagajanjem ne bo imel. Morda mu bo nekaj težav na začetku povzročala prestavna ročica, ki ni značilna za večino avtomobilov, ki

Res je, da pri Mazdi bogatih izkušenj s terenskimi vozili nimajo.

Tribute ni terensko vozilo, a mu brezpotja kljub temu niso povsem tuja.





Všočna stranska linija sporoča, da se Tribute dobro počuti tako v mestih kot zunaj njih.

vozijo po naših cestah, toda ker ukazuje samodejnému menjalniku, pogostih pretikanj ne zahteva. Precej neuporabna so držala za pločevinke, ki niso primerna za večino evropskih embalaž s pijačo; vsi tisti, ki jih prevažanje predmetov po predalih med vožnjo moti, pa bodo kaj kmalu ugotovili tudi, da je resnično uporaben le predal med prednjima sedežema, ki je v svojem dnu prevlečen z blagom in ob tem še neverjetno velik. Preostali so namreč, tako kot sedeži, v svoji notranosti pregledki in predmetov ne zadržujejo. Ob večernih urah vas bo zmotil še radijski sprejem-

nik, skupaj s predvajalnikom zgojenk, katerega stikala niso osvetljena. Precej nerazumno. Toda ko boste rešili problem s pločevinkami, drobnari-

Tega, roko na srce, danes ne ponujajo niti dizelski motorji.

jami in radijskim sprejemnikom, bodo ostale skrbi odveč. Trilitrskemu šestavljniku, ki so ga Mazdini inženirji, kljub temu da je Fordov, dodatno uglašili, skorajda ne moremo nič-

sar očitati. Morda le porabo goriva, toda šestavljnik pa zahteva svojo količino goriva in na to morajo biti vsi tisti, ki se odločajo zanj, pripravljeni. To bi lahko zapisali tudi za menjalnik, čeprav le-ta s svojimi zgolj štirimi prestavi morda deluje nekoliko zastarelo. Še več, četrta prestava je celo tako dolga, da se pri hitrosti 180 km/h številke vrtljajev povzpne le do številke 3500. Tega, roko na srce, danes ne ponujajo niti dizelski motorji. Kljub temu pa menjalnik v vseh razmerah pretika neeno in brez nepotrebnih sunkov, skoraj dvesto »konjev« ter 265 Nm navora pa ob tem

zagotavlja dovolj živahno vožnjo tudi bolj zahtevnim. Ob grobem pospeševanju namreč kolesa za kratek čas izgubijo stik s podlago, kar je dodatno prišara občutek portnosti, prilagodljiv štirikolesni pogon, ki v osnovi ene le prednji kolesni par, pa to kaj hitro popravi in prenese do 50 odstotkov moči na zadnji kolesni par. To pomeni, da tudi vožnja s Tributeom na spolzkem cestišču ni zahtevna, da ob tem ostane dovolj udobna, pa poskrbijo še vsa štiri posamično obročena kolesa. Ker pa kratki časovni zamiki za prenos moči k zadnjim kolesom, ki jih zahteva



Stikalo na sredinski konzoli zagotavlja stalni prenos moči v razmerju 50 : 50.



Merilniki so Mazdini, žal pa med njimi ni prikazovalnika zunanje temperature.



Prtljažnik je kljub zasilnemu rezervnemu kolesu v dnu dovolj velik, ob tem pa še izdatno povečljiv.

Mazdin oziroma Fordov štirikolesni pogon, poimenovan Select 4WD, niso najprimernejši za zahtevnejše podlage, kjer morajo imeti vsa štiri kolesa v vsakem trenutku dovolj moči, so na sredinsko konzolo namestili še stikalo, s katerim si lahko voznik tudi pri večjih hitrostih (do 80 km/h) zagotovi stalen prenos moči v razmerju 50 : 50. Takrat pa se zna Tribute obnašati skoraj tako kot pravi terenski avtomobil. Toda izzivati po nepotrebnem vseeno ni priporočljivo. Zavedati se je namreč potrebno, da zapor diferencialov nima, da gume na njem niso terenske in da tudi

njegova višina od tal ni primerljiva s terenskim avtomobili. Vendar vas bo znal kljub temu popeljati daleč od civilizacije in asfaltiranih cest, kar kupci polterenskih vozil tudi pričakujejo od svojih jeklenih konjčkov.

In prav to jim Tribute ponuja. Omenjene lastnosti so mu namreč zagotovili prav pri Fordu, ki ima v razredu terenskih vozil precej bogato tradicijo, jih vgradili v Escapa oziroma Mavericka, nato pa velikostno, kot se seveda za koncern spodobi, ponudili še v Mazdinem Tributeu.

Matevž Korošec



Prekratka sedalna površina in pregledko usnje, zato pa izdatna nastavljivost.



Pripravno! Staklo zadaj se odpira ločeno od vrat.



Trilitrski šestavljnik (kljub temu, da je Fordov) so Mazdini inženirji dodatno uglašili.

To pa je še en dokaz, da Tribute ni terenski, ampak polterenski avto.

Iz oči v oči



Sedeš vanj: notranost po ameriškem okusu z nekaj japonskimi začimbami. Godi visoko sedenje, godi občutek, da se avtomobil kotali po velikih kolesih in godi dejstvo, da je trebuh visoko od tal. A vse to ne sme zmešati: dobro se je ogniti pravemu terenu. Všeč bo športnejšim po srcu: pri speljevanju z več plina se Tribute sunkovito premakne z mesta, pa tudi (žal elektronsko omejeno) največjo hitrost dokaj hitro doseže. Nekako najteže pa se je spoprijateljiti z obvolansko ročico menjalnika. Ja, »ameriško« pač.

Vinko Kernc



Izrazito ameriška notranost, ki se je kljub temu hitro privadite.

