



▶ Statistika pravi, da je Mazda v Evropi najprej začela z modelom 616 (devet let), nato zaorala ledino z oznako 626 in leta 2002 zablestela z Mazdo6. Ne boste verjeli – z modelom 626 je vztrajala kar 23 let, resnično uspela pa je šele s predhodnikom avtomobila, ki ga vidite na fotografijah. Nekaj pozornosti mu je (upravičeno) vzela manjša Mazda2, vendar je še vedno večji brat tisti, ki vas v prodajnih salonih pričaka takoj za vrati. Očitno še vedno prevzema naloge borca v prvi vrsti ...

V zgornjem srednjem razredu je nastala gneča, saj novosti dežujejo kot poletni naliv. Zdi se, da med plebejskimi avtomobili blesti Mondeo, merilo pri prodaji je (tudi zaradi službenih avtomobilov) Passat, nekoliko manj sreče z obliko ima Laguna, pri

Hondi veliko pričakujejo od novega Accorda, še bolj nestrpno pa pri Citroënu pričakujejo novega C5. Tej družini odščipnejo kakšnega kupca tudi na papirju prestižnejši avtomobili, (saj veste, pri nakupu avtomobila gredo k vragu vsi družinski prašički) v prvi vrsti novi Audi A4, novinec na naših tleh Lexus IS, malce zastopavljeni Mercedes-Benz razreda C in celo starček v družini, BMW serije 3. Malce dolgo naštevanje smo si privoščili le zato, da vam prikažemo, kako težko si je v taki družini izboriti svoje mesto. Mazda6 ima izvrstne možnosti, da ji pri prerivanju s tekmeči ne bo treba brusiti komolcev, temveč da bo z vsečno obliko, slovesom kakovostnega avtomobila in konkurenčno ceno takoj skočila med prve v vrsti. Le redki so namreč tisti,

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

# Rdeča preproga

Prejšnja Mazda6 je bila gibalo prodaje in prepoznavnosti pri Mazdi, zato se je od novince pričakovalo veliko. Ko je končno zapeljal na rdečo preprogo, pa je zavrsalo. Zaradi vsečne oblike je bil v središču pozornosti, zaradi šarma je – podobno kot predhodnik – blestel pred fotografi. A dokazal se je tudi tam, kjer je rdeča preproga prekratka. Na cesti! Čeprav ...



## Iz oči v oči



Dušan Lukič

» Prav zanimivo je, kako se 'napake' znamk vlečejo in vlečejo, tudi ko na trg pride nov model. Mazda6, recimo, je bila že v prejšnji izdaji (skoraj) odličen avto in niti zdaj mu skoraj nič ne manjka. Oblikovno je med najlepšimi, dinamično zadovolji, le ... Le motorji so spet žalostna sivina. Ne ravno varčni (bencinski, seveda), ne posebej prožni, ne posebej uglajeni in tihi. Čisto povprečni, skratka, in ta dvolitrski štirivaljnik ni nobena izjema. Škoda, da ne gre za motor, ki bi bil na (visoki) ravni preostanka avtomobila. «



Vinko Kermo

» Prvi vtis vara: za volanom se zdi bolj oblikovna prenova kot nov model. Zbode namreč informacijski sistem (na sredini armaturne plošče), ki je enak kot prej, torej nevoden v soncu (tudi če svetloba ni neposredna) in s premalo hkratnimi informacijami. Sicer pa je armaturna plošča (z merilniki in volanskim obročem vred) čedna, vratne obloge so oblikovno dolgočasne, položaj za volanom je zelo dober, menjalnik odličen in tale bencinski motor nekako zadovoljivo dober. Vseeno pa čakam turbodizelskega. «

» Prtljažnik je zrasel. Čeprav s 519 litri premaga Laguno (450), le stežka drži korak z Mondeom (528) ali Passatom (565). «



» Motor je pri nizkih vrtljajih tako tih, da v prvem križišču prav butasto poslušas, ali je štirivaljnik še pri življenju. «

ki pravijo, da nova Mazda6 ni čedna. Čeprav je od predhodnika daljša za 6,5 in širša za 1,5 centimetra, je količnik zračnega upora ugodnih 0,27. Prtljažnik je zrasel, in čeprav s svojimi 519 litri premaga Laguno (450), le stežka drži korak z Mondeom (528) ali Passatom (565). Ko smo že pri prtljažniku, naj še povemo, da je odprtina v lično urejeno domovanje prtljage limuzinsko majhna, med minuse pa smo uvrstili tudi podiranje zadnjih sedežev v dveh korakih. Najprej je treba v prtljažnik, ki ima na vsaki strani vzvoda za sprostitev sedeža, nato pa v potniško kabino, kjer sedeža šele dejansko podreš. Zakaj nimajo gumbov pri zglavnih, kot je to v navadi pri drugih avtomobilih, ne vemo, so pa klasičen način že namestili v kombijevsko različico. Bo treba pri limuzini počakati na oblikovno osvežitev? Tudi medosna razdalja je boljši legi in predvsem prostornosti v prid za pet centimetrov daljša kot pri predhodniku, zato pričakujte več prostora tako za kolena (dva centimetra) kot tudi za glave in ramena zadnjih potnikov (slab centimeter). Kljub prirastku v dimenzijah pa je nova Mazda6 lažja za kar 35

kilogramov, kar se pozna predvsem pri okretnosti. Sodobne limuzine bi bile rade udobne in po možnosti tudi malce športne. Zato so se pri Mazdi posvetili predvsem vozniku. Nov volanski obroč ima manjši kot, ročica menjalnika je bliže vozniku, instrumentna plošča se ponoči osvetli v živo rdeči barvi, in skupaj z modrimi dodatki ustvari zelo strupeno vzdušje. Na žalost pa pri Mazdi vztrajajo pri manj preglednem izpisu podatkov na vrhu sredinske konzole, iz katerega lahko razberete le malo informacij, saj morate za vsako figo pritisniti na gumbe, ki so posejani po tej konzoli. Nekaj športne note doprinesejo dober električno krmiljen servovolán, dodelano vzmetenje (dvojna vodila na prednji osi, večtočkovno vpetje na zadnji osi), boljše zavore (prednja koluta sta zrasla za 16 mm, torej na 299 mm, zadnja sta velika 280 mm) in serijski (izklopljiv) stabilizacijski DSC. Mazda6 je pri umirjeni vožnji naravnost odlična. Motor je pri nizkih vrtljajih tako tih, da v prvem križišču prav butasto poslušas, ali je štirivaljnik še pri življenju, menjalnik nežno in hitro prehaja iz ene do druge prestave, biksenonski







“Na koncu pa vprašanje: ali se plača še malce počakati na turbodizla in kombijevsko različico? Odgovor je pritrdilen.”



Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:  
Kovinska barva 487

žarometi pa v ostrih ovinkih dobijo celo pomoč sistema AFS, kar pomeni dodatno osvetljevanje v ovinek. Čeprav je bila testna Mazda6 dobro opremljena, od šestih varnostnih blazin do aktivnih zglavnikov in od vrhunskih zvočnikov znamke Bose do večopravilnega volanskega obroča, smo v mestu kot Sahara vodo pogrešali parkirna tipala. Zlahka bi preživeli brez dodatnega osvetljevanja ovinkov, ošiljena oblika karoserije pa bo v mestnih jedrih le težko ostala cela, saj vozniku ni lahko določiti konec prednjega in zadnjega dela. Zgolj v premislek, kaj izpustiti, ko boste praskali še zadnji drobšč za opremo. Dvolitrski bencinski motor je najbolj suveren v srednjem območju vrtljajev, manj pa pri nižjih in višjih. Na žalost ostaja motorna ponudba še vedno slabost sodobnih Mazd. Če hočete, da avtomobil res zablesti, morate izbrati vsaj 2,5-litrski motor (125/170), saj je dvolitrski le pogojno sprejemljiv, 1,8-litrski (88/120) pa je za preostalo tehniko prepričljivo podhranjen. Prav, boste dejali, bomo izbrali pa turbodizla (103/140). In to bo storila večina kupevc. Verjamemo, da boste s količino navora in zmernejšo porabo tako bolj zadovoljni, a vseeno je turbodizel preveč robot (glasen, prebujanje turbopuhala je na mokrem cestišču moteče), da boste res zadovoljni. Mazda6 z boljšim podvozjem in izvrstno zvočno izolacijo bo verjetno sprejemljivejša od turbodizelskih bratov, a vseeno ... Zakaj pri Mazdi ne zagotovijo sodobnejšega agregata, mogoče celo večjega turbodizla, ki bo poleg moči in navora

zagotavljal še udobje? Ah, kdo bi vedel. In tako ostajajo glasen turbodizel in požrešni bencinski motorji. Testna Mazda6 je ob zmerni vožnji porabila v povprečju kar 11,5 litra, pri malce težji nogi pa ta poraba zlahka prileze do 12,3 litra. Če omenimo, da ima dober šeststopenjski menjalnik, moramo še pristaviti, da bi lahko bila šesta prestava 'daljša'. Sicer predvidevamo, da je šesta prestava 'krajša' zaradi slabokrvnosti motorja v višjih vrtljajih, vendar pa se pri avtocestni hitrostni omejitvi kazalec na merilniku vrtljajev ustavi nad številko tri tisoč. In tam je hrup motorja že malce moteč. Precej bolj zadovoljni boste med ovinki. Podvozje je bolj naravnano v prid varnosti kot zabavi, zato vam zadek niti po zasneženi cesti ob izklopljenem DSC-ju ne bo nagajal, nadvse pa vas bodo navdušile povratne informacije volanskega sistema in trpežnost zavor.

Na koncu si bomo verjetno vsi zastavili isto vprašanje: ali se plača še malce počakati na turbodizla in kombijevsko različico? Odgovor je pritrdilen, razen če nimate težav s tem, da bencinski motor po uglajenosti in suverenosti ne dohaja preostale tehnike. Kot če bi imeli doma dober računalnik, a slab ekran ali pa slab radio, toda vrhunske zvočnike. Večji prtljajnik, sploh pri lepo oblikovanem kombiju, pa nikoli ne škodi.

Mazda6 je kljub povprečni motorni paleti med najvidnejšimi na rdeči preprogi in zagotovo med prvimi v vrsti. A če bo hotela tam tudi ostati, bodo morali Japonci še zavihati rokave. ❄❄

Tabela konkurence

MODEL	Mazda6 2.0i CE	Volkswagen Passat 2.0 FSI 4Motion Trendline	Ford Mondeo 2.0 PFI Trend	Renault Laguna Berline Expression
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.999	1.984	1.997	1.997
največja moč (kW/KM pri 1/min)	108/147 pri 6.500	110/150 pri 6.000	107/145 pri 6.000	103/140 pri 5.500
največji navor (Nm pri 1/min)	184 pri 4.000	200 pri 3.500	185 pri 4.500	195 pri 3.750
dolžina × širina × višina (mm)	4.570 × 1.760 × 1.490	4.785 × 1.820 × 1.472	4.780 × 1.890 × 1.500	4.695 × 1.811 × 1.445
največja hitrost (km/h)	214	209	210	210
pospešek 0-100 km/h (s)	9,9	9,9	9,9	9,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,8/5,4/7,0	12,0/6,8/8,7	11,2/6,0/7,9	10,7/6,3/7,9
cena osnovnega modela (evri)	20.990	25.814	22.190	22.250

Tehnični podatki

Mazda6 2.0i TE Plus

<b>CENA:</b>	(MMS, d. o. o.)	<b>Garancija:</b>	<b>STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):</b>
<b>1.8i CE:</b>	20.990 EUR	3 leta ali 100.000 km splošne garancije, 10 let mobilne garancije, 3 leta garancije za lak, 12 let garancije na prerjavljenje.	redni servisi, delo, material: Zastopnik ni priskrbel podatka.
<b>2.0i TE Plus:</b>	25.490 EUR		obvezno zavarovanje (2): 3.280
<b>Testno vozilo:</b>	25.977 EUR		gorivo 12.132
			kasko zavarovanje (2): 3.245
<b>Moč:</b>	108 kW (147 KM)		gume (1): Zastopnik ni priskrbel podatka.
<b>Pospešek:</b>	10,4 s		izguba vrednosti po 5 letih: 11.864
<b>Največja hitrost:</b>	214 km/h	<b>Predvideni redni servisi:</b>	<b>Skupaj:</b> Ni podatka.
<b>Povpr. poraba:</b>	11,5 l/100 km	Zastopnik ni priskrbel podatka.	<b>Strošek za prevoženi km:</b> Ni podatka.

NAŠE MERITVE

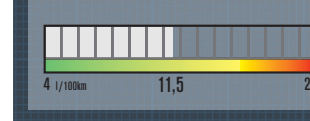
T = 13 °C / p = 1.013 mbar / rel. vl. = 38 % / Stanje kilometrskega števila: 3.857 km / Gume: Bridgestone Blizzak LM-25 215/50/R17 H

<b>Vozne lastnosti</b>	<b>s</b>
<b>Pospeški</b>	
0-100 km/h:	10,4
402 m z mesta:	17,4
	(136 km/h)
1.000 m z mesta:	31,6
	(169 km/h)

<b>Prožnost</b>	<b>s</b>
50-90 km/h (IV./V.):	10,7/14,3
80-120 km/h (V./VI.):	15,7/17,9

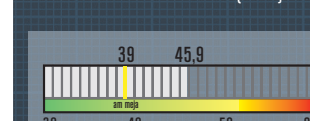
<b>Največja hitrost</b>	214 km/h
	(VI. prestava)

<b>Poraba goriva</b>	<b>l/100 km</b>
najmanjše povprečje	10,5
največje povprečje	12,3
skupno testno povprečje	11,5



<b>Truč v notranjosti</b>	<b>dB</b>
50 km/h	58 56 54 54
90 km/h	66 64 63 62
130 km/h	68 66 64 64
Prosti tek	34

<b>Zavorna pot</b>	<b>m</b>
od 130 km/h:	77,1
od 100 km/h:	45,9
	(AM meja 39 m)



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

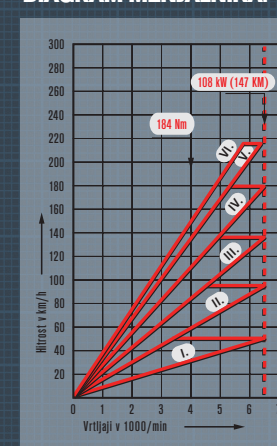
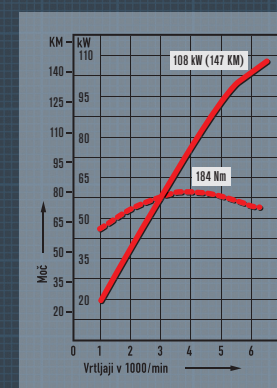


DIAGRAM MOTORJA:



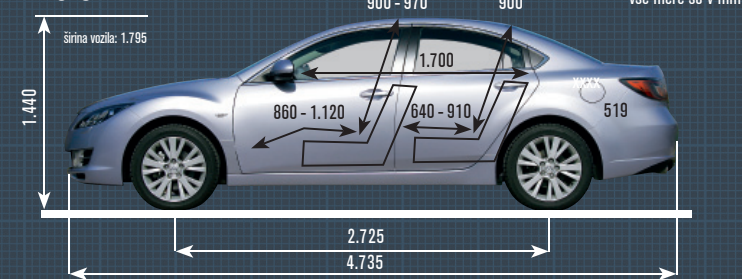
UŽITEK V VOŽNJI:

Če bi poskrbeli za boljši motor, bi mogoče celo prilazel do štirice.

TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtnina in gib 87,5 × 83,1 mm - gibna prostornina 1.999 cm³ - kompresija 10 : 1 - največja moč 108 kW (147 KM) pri 6.500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18 m/s - specifična moč 54 kW/l (73,5 KM/l) - največji navor 184 Nm pri 4.000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,454; II. 1,842; III. 1,310; IV. 0,970; V. 0,795; VI. 0,717; - diferencial 4,388 - platišča 7J × 17 - gume 215/50 R 17 H, kotalni obseg 1,95 m. **Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prena, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolturne (prislino hlajene), zadaj kolturne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.370 kg - dovoljena skupna masa 1.905 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.500 kg, brez zavoro: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 214 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECE) 9,8/5,4/7,0 l/100 km.

Mere:



**Zunanje mere:** širina vozila 1.795 mm - kolotek spredaj 1.550 mm - zadaj 1.560 mm - rajdni krog 11,4 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.480 mm, zadaj 1.480 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 510 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 64 l.

Prostornina prtljajnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):  
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (85,5 l), 2 x kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zavesi - pritrditelja ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, DVD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom in kontrolami na volanskem obročju - zvočni sistem »BOSE« z 8 zvočniki - navigacijski sistem - naprava za prostoročno telefoniranje - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljava prednja sedeža - ksenonski žarometi - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	15	Lep, prikupen, všečen ... Je mogoče sploh komu grd?
Notranost (140)	117	Nekaj točk izgubi zaradi centimetrov, nekaj zaradi materialov, malce smo pokarali ergonomijo, nekaj litrov smo pogrešali v prtljajniku. Dober položaj za volanom!
Motor, menjalnik (40)	32	Motor bi potreboval red bull, menjalnik bi lahko imel daljšo šesto prestavo. 14,7 čakamo dizelskega!
Vozne lastnosti (95)	77	Če se lahko enakovredno kosa z Mondeom in Laguno, potem je dober!
Zmogljivosti (35)	22	Če niste popili jutranje kave, potem je za vas motor dovolj poskočen. Ni pa toliko suveren, da bi lahko primerno dopolnjeval preostalo tehniko.
Varnost (45)	39	Zavorna pot je daljša zaradi zimskih gum, sicer pa je Mazda6 dobro varnostno opremljena.
Gospodarnost (50)	39	Prevelika poraba goriva, dobra cena osnovnega modela, izvrstna garancija.

**Skupaj 341**  
Škoda, da dvolitrski bencinski motor ne dohaja preostale tehnike. Menjalnik je dober, a bi z boljšim motorjem prišel še bolj do izraza, lega je zanesljiva, stabilnostni sistem dovolj hiter, udobje pa na primerni ravni. Tudi z opremo smo bili zadovoljni, čeprav bi si želeli še parkirna tipala. Mazda6 je vsekakor vredna pozornosti, če kupujete avtomobil tega velikostnega razreda.

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5  
Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ zunanji videz
- ▲ tiho delovanje motorja pri nižjih vrtljajih
- ▲ menjalnik
- ▲ podvozje
- ▲ položaj za volanom
- ▲ osvetlitev armature plošče
- ▲ zvočniki
- ▼ motor
- ▼ poraba goriva
- ▼ sistem zlaganja zadnjih sedežev v dveh korakih
- ▼ 'prekratka' šesta prestava
- ▼ manjša luknja v prtljajniku