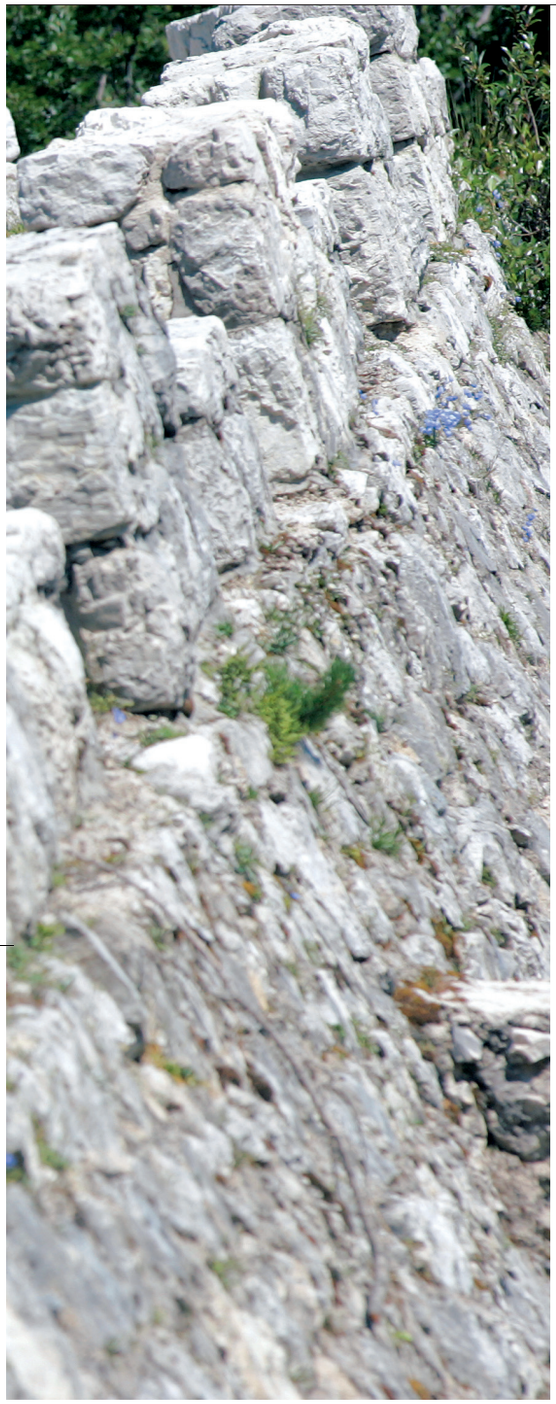
Mazda.qxd 31.7.2006 18:49 Page 36

besedilo: **Aljoša Mrak** ▪ foto: **Saša Kapetanovič**

Klasika

V dobi kupe-kabrioletov je prav osvežujoče sesti v klasičen roadster s platneno streho. In to ne v kateregakoli, ampak v najbolje prodajanega vseh časov, Mazdo MX-5.

Mazda.qxd 31.7.2006 18:49 Page 37



»Vzdolžna aluminijasta okrepitev pri kardanu (med menjalnikom in diferencialom) poskrbi za manj zvijanja karoserije ob polnem pospeševanju.«

Po 17 letih znova privlačen, svež in mikaven. Mazdi uspeva tisto, česar bi si recimo številni britanski izdelovalci roadsterjev želeli, pa jim nikoli ni povsem uspelo. Biti kaj več kot samo ekskluziven, le za izbrance. Mazda je z MX-5 namreč prodajno uspešna (čeprav so to še vedno razmeroma majhne prodajne številke), prepoznavna povsod po svetu, zato ji je priponke 'rekorder pri prodaji' ni bilo težko pripeti.

Zakaj? Zato ker je v primerjavi z drugimi roadsterji poceni. Za ceno dobrih 5,1 milijona tolarjev boste v Veliki Britaniji lahko le ponižno stali v vrsti pri (zelo) rabljenih avtomobilih, pri novem roadsterju pa prav gotovo ne. Zato ker je uživanje v vožnji prvi namen avtomobila, prva vrstica sicer dolgega seznama užitkov, ki jih mora zagotavljati. In zato ker je kul. Dovolj, kajne?

Mazda MX-5 tretje generacije je velik korak naprej v primerjavi s predhodnikom. Ne le da je oblika karoserije sveža (masa je zaradi aluminijastega pokrova motorja in prtljažnika, prečnih vodil prednje preme, nosilnikov kolesnih pest in zavornih čeljusti pa še nekaterih delov zadnje preme večja od predhodnika za le okroglih 10 kilogramov) in všečna večini (ste opazili, kako prikupno široke boke ima?), ampak tudi v notranjosti ne razočara. Največja novost je več prostora, saj je nova Mazda MX-5 zrasla za 40 milimetrov v dolžino, prav toliko v širino in celo 15 milimetrov v višino. Bolj navdušujoče so številke prirastka koloteka in medosne razdalje: prednji kolesi sta odslej narazen za 75 milimetrov, zadnji za 55 milimetrov, kolotek pa so inženirji 'raztegnili' za 65 milimetrov. Zato je prostora v notranjosti več tako v dolžino (vzdolžni pomik voznikovega sedeža je kar 230 milimetrov), širino (možnost namestitve bočnih varnostnih blazin v naslona prednjih sedežev) in višino (za ohranjanje pričesk mladih dam, seveda ob zaprti strehi). A tisto, kar pritegne največ pogledov, je pomična streha. Ko si zaželite svežega zraka, le ročno odprete glavno zaporo in potisnete streho nazaj. Če potrebujete za to več kot šest sekund, ste že počasni, če pa morate uporabiti več kot eno roko, potrebujete v življenju malce več telovadbe. Streha se zloži tik za kabino, najbolj navdušujoče pa je, da potem ni treba več nameščati zaščitne ponjave. Najnovejši

Mazda.qxd 31.7.2006 18:50 Page 38

»Ko si zaželite svežega zraka, le ročno odprete glavno zaporo in potisnete streho nazaj. Bolj preprosto brez elektrike ne gre!«

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-20 = 1; 21-30 = 2; 31-40 = 3; 41-50 = 4; 51-60 = 5

Posebna ocena za kabriolete		
mehanizem strehe - kakovost (15)	15	Tradicionalna Mazdina kakovost se pozna tudi pri strehi.
mehanizem strehe - hitrost (10)	8	Dol gre zelo hitro, za namestitev strehe pa je potrebno ven iz avtomobila.
tesnjenje (15)	14	Tudi usmerjen bočni curek v avtopralnici mu ne dela preglavic.
videz brez strehe (5)	5	Lepotec ne glede na to, iz katere strani ga gledamo.
videz z streho (5)	4	Mogoče malo manj atraktiven, na strehi pozna, kako je 'ležala'.
imidž (10)	9	Ni Porsche, niti Jaguar, a vsi vedo, koliko je MX-5 vreden.
skupna ocena terenca	55	Odlično tesnenje vode, malce manj dobra izolacija hrupa, vendar pa je Mazda MX-5 prava osvežitev s klasično platneno streho. Platno se v rekordnem času zloži, malo (oziroma zelo malo) truda pa potrebuje voznik pri postavitvi. Klasika v pravem pomenu besede!

OCENA avto magazin 1 2 3 4 **5**

kupe-kabrioleti so s svojimi 20 sekundami torej pravi počasneži, vendar - kot si lahko preberete v reportaži z londonskega salona - je tudi Mazda podlegla skušnjavi ... Diskretna vetrna mreža omejuje prepih, zaprta predalnika (pred sovoznikom in za potnikoma) se lahko zakleneta, na sredinski konzoli ima nova Mazda celo malce prostora za odlaganje drobnarij, ki jih lahko skrijete v že omenjeni večji predalnik za desno voznikovo ramo. Postopek namestitve strehe je prav tako preprost: le odprete varovalo za sedežema in povlečete streho navzgor ter znova namestite varovalo, ki zagrabi okvir vetrobranske šipe. V pralnici nismo opazili nobene kapljice vode, ki bi pobegnila v notranjost, je pa res, da je nad hitrostjo 100 kilometrov na uro v tem avtomobilu že zelo glasno, ne le zaradi platna nad glavo. MX-5 zahteva celega voznika, ki se ji povsem posveti, saj je volanski obroč preveč neposreden, da bi ga držali le z dvema prstoma, telefoniranje ali pogovarjanje s sopotnikom na avtocesti pa je prej kričanje kot šepetanje. A treba je priznati: tale avtomobilček kar kliče vašega hudička, tistega vraga, ki se skriva nekje v lobanjskem dnu. Kdor

Mazda.qxd 31.7.2006 18:58 Page 39

pusti sistem proti zdrsavanju vklopljen in ga ne premami zadnji pogon, je zgrešil poanto tega avtomobila. Saj ne rečem, lepo se je peljati prav počasi z odprto streho in opazovati lokalno lepoto (seveda v minicah in globokih dekoltejih, ali ste mislili kaj drugega?), vendar pa podvozje, neposreden volan in predvidljiv zadnji konec avtomobila kar kličeta po porednem vozniku. Ne, ne, niste me razumeli, ne mislim na grobo 'kurjenje' gum, ampak na le zelo rahlo zdrsavanje zadka, da se avtomobil poravna z izhodom ovinka. Če je asfalt kolikor toliko spolzek, kar je ponavadi v 90 odstotkih primerov v Sloveniji, potem se izpod zadka ne kadi, ne cvili in zato tudi ne straši preostalih udeležencev v prometu. In če ste pravi mojster tankočutnega drsenja, odvzemanja volana, večina mimoidočih niti ne bo zaznala igre z vašim avtomobilom. Žal smo imeli na testu šibkejšo različico z 1,8-litrskim motorjem, ki sicer zagotavlja kar 93 kW (126 KM) pri 6.500 vrtljajih, vendar pa nikakor ne navdušuje z navorom pri nižjih vrtljajih. Štiriventilska tehnika poskrbi za zavidljivo moč ob rdečem polju na merilniku vrtljajev, spremenljiv sesalni kolektor pa svojega dela ne opravi, saj je navora za sunek v hrbet pri nižjih vrtljajih premalo. Pa še zapore diferenciala nima. To pa sta tudi edina razloga, da testni dvosed ni dobil vseh petih zvezdic za užitek v vožnji, že sedaj pa vemo, da jih bo dobila dvolitrska različica (118 kW/160 KM, šeststopenjski menjalnik, zapora zadnjega diferenciala). Halo, Mazda Motors Slovenija, kdaj bomo lahko podelili pet smeškov?

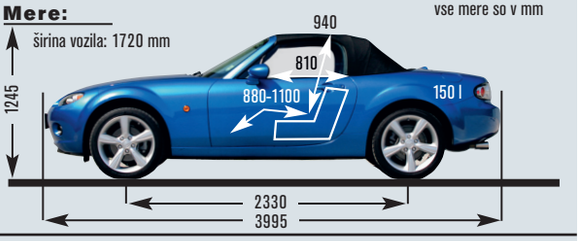
Če ste voznik, ki nepopisno uživa v rohnečem motorju (s sicer malce 'plehtnatim' zvokom), odličnem menjalniku s kratkimi gibi, razposajenem zadnjem pogonu in z vetrom v laseh, ste pa pripravljeni za to manj govoriti, prevažati skromnejšo prtljago (150-litrski prtljažnik) in se odpovedati družbi tretjega ali četrtega, potem ste pravi človek za MX-5. Redke so namreč legende, ki so še vedno tako aktualne! ■

Mazda MX-5 1.8i Challenge

CENA: (MMS)
Osnovni model: 5.116.000 SIT
Testno vozilo: 5.272.000 SIT

Moč: 93 kW /(126 KM)
Pospešek: 9,0 s
Največja hitrost: 196 km/h
Povpr. poraba: 11,2 l/100 km

Mere: vse mere so v mm



NAŠE MERITVE

(T=24 °C / p= 1020 mbar / rel. vl.: 67 % / Gume: 205/45 ZR 17 W (Dunlop SP Sport Maxx) / Stanje km števca: 14034 km)

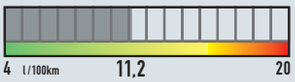
Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	9,0
402 m z mesta:	16,4 (138 km/h)
1000 m z mesta:	30,0 (175 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	9,9
80-120 km/h (V.):	14,8

Največja hitrost 196 km/h (V. prestava)

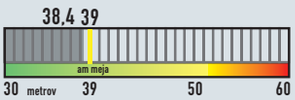
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	11,1
največje povprečje	11,3
skupno testno povprečje	11,2



Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.
		dB	
50 km/h	64	62	61
90 km/h	71	69	68
130 km/h	75	73	72
Prosti tek			38

Zavorna pot m
od 100 km/h: 38,4
(AM meja 39 m)



Napake med testom
- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

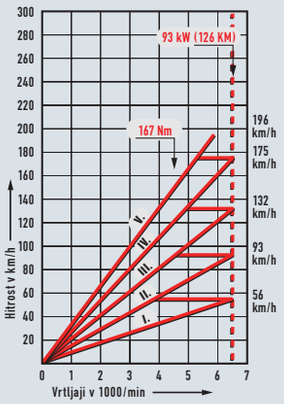
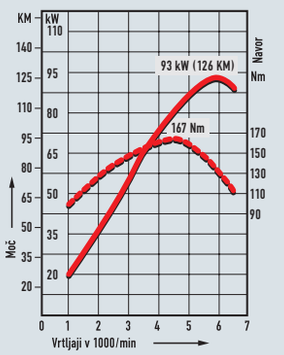


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Za petico mu manjka le motor, ki bi imel malce več volje do življenja tudi pri nižjih vrtljajih.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1798 cm³ - največja moč 93 kW (126 KM) pri 6500/min - največji navor 167 Nm pri 4500/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/45 ZR 17 W (Dunlop SP Sport Maxx).

Voz in obese: kabriolet - 2 vrata, 2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečni vodili, vzdolžni vodili, poševni vodili, vijačni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 10,0 m - posoda za gorivo 50 l.

Mase: prazno vozilo 1080 kg - dovoljena skupna masa 1355 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 196 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,4 s - poraba goriva (ECE) 9,9/5,8/7,3 l/100 km.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
1 x nahrbtnik (20 l); 1 x kovček (68,5)

Ocena

Zunanjost (15)	14	Oblikovalcem je uspelo izoblikovati lep avtomobil.
Notranjost (140)	96	Več prostornosti v notranjosti, boljši položaj za volanom, vendar še vedno skromno udobje.
Motor, menjalnik (40)	32	Pogrešali smo le več življenja v nižjih vrtljajih in šesto prestavo.
Vozne lastnosti (95)	78	Aduti tega dvoseda: od poldirkaških stopalk in izvrstne ročice menjalnika do zabavnega podvozja.
Zmogljivosti (35)	22	Dobri rezultati, razen pri prožnosti.
Varnost (45)	38	Kratka zavorna pot, štiri varnostne blazine, ABS ...
Gospodarnost (50)	34	Največja zamera gre porabi goriva, ki na testu ni padla pod 10 litrov.
Skupaj	**314**	Tisti, ki kupujejo ta avtomobil, točno vedo, kaj kupujejo. Veliko veselja v vožnji, veter v laseh, imidž najbolje prodajanega roadsterja, zato pa nič udobja, malo prtljage in velik račun pri frizerju.

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

- videz
- platnena streha
- zadnji pogon
- menjalnik
- neposreden volan

- motor pri nižjih vrtljajih
- poraba goriva
- majhen prtljažnik
- vibracije na volanu
- nima prikaza zunanje temperature