



Pregled izveštaja u medijima Avgust 2010.

Vrele gume

038 | test Mazda MX-5 | 059

Priča, u kojoj se ljubav nije rodila na prvi pogled...

MAGNET ZA OČI I DUŠU

Da smo na krizu, pitanje bi glasilo: Najprodavaniji roadster svih vremena, koji je ušao u Ginisovu knjigu rekorda, je...? Naravno, odgovor je lak - Mazda MX-5!

intervjuvana Ivetaić
foto: Predrag Rakić, Đorđe Pavićević

Da znam koliko veliki „dečaci“ dionici u mojim kolopani obožavaju automobile, pa opet nisam mogla da se ne zapitam odakle sada ovdole otima ne za ljubav jednog od ovih automobila. Tu bi bilo najpoštenije, ali po stricima i mojim prijateljima. Dine i Ivetaić, u malom razgovoru akumuliranim komentarima, izmala sam u primarnu, nisam znajući šta mogu da očekujem.

Agresivan i simpatičan na prvi pogled, dopao mi se u estetskom smislu, sa solidnim visokom „omnicom“, na stoti do deseti. Bez suvišnih detalja, te zarila... „jednokratne linije su me“ kupile.

Skakanje
Ipak, kako je ono pitanje ličnog ukusa, a o njemu ne vredi raspraviti, mnogo me više interesovao osećaj u vožnji.
Igru slučajja, prvih stotina kilometara, odve-

zanih na auto-putu Novi Sad-Beograd (doduše, ovim našim, jadnim, sa mnoštvom skrivenih „prepreka“, bilo je na granici sa razočarenjem). Otpredno da više niko danas ne projektuje no-brana od 140 km/h. Umesto, kako sam očekivala, da mi onda pokaze sve svoje prednosti, MX-5 je ostalo utiska svoje avog, pogotovo ali nesigurnog da od tog momenta preuzima kontrolu i on upravlja da su mi točkovi više u vazduhu nego na asfaltu. Ostaje nada da će se bolje pokazati na dobri podnosi i u laganoj vožnji kroz krivine magistralnih i lokalnih traskogorskih puteva!?

Uživanje u nesavršenosti
Buka, i pored tvrdog, u datom trenutku podignutog krova, prilično je ozbiljna, na granici sa dovoljivanjem sa sopstvenim mislima, koliko od-

» MX-5 nije automobil za razmažene metroseksualce već za prave šmekere koji znaju da uživaju i u nesavršenosti «

vrelegume.rs | jun 2010. jun 2010 | vrelegume.rs



mazda

Pregled izveštaja u medijima Avgust 2010.

Blic

18 BLIC PETAK 25. JUN 2010. AUTOMOBILI

„BLIC“ TEST: Mazda 6 CD 129 TE



Petica za osveženu „šesticu“

Fantastične vozne karakteristike i dizel motori krasi redizajniranu „mazdu 6“

ALEKSANDAR PUVAC

U Srbiji se mesečno proda između 250 i 300 automobila srednje D klase što je za evropska merila prilično skroman broj. Na drugoj strani, konkurencija je nikada snažnija sa igračima poput „bonde akord“, „folksvagen passata“, „reno lagune“, „toyote avensis“, „skode oktavije“ i svakostranog „ford mondea“ koji su nekada dobili svemerni priznanje.

Deo košulja traži i „mazda“, koja je nedavno temeljito osvežila svoj popularni model „mazda 6“. Zatezanje bora je održano diskretno kako bi se zadržala dobro poznata fizičnost „šestice“. Ipak, nova rešenja svetla i branika pomogla su da „mazda 6“ izgleda kao sportista u odelu. Sve je na svom tip-top mestu tako da se dopada i pripadnicima lepšeg pola.

SEDI SE NISKO

Osvеženje je naravno zahvatilo i kabini koja je i dalje bogata prostorom, što se od „mazde 6“ očekuje. Promene bi svakako mogao da pri-

MAZDA 6 CD 129 TE

Dužina	4.755 mm
Širina	1.795 mm
Visina	1.440 mm
Međuos. razmak	2.725 mm
Priloznik	519 l
Težina	1.510 kg
Reservoar	64 l
MOTOR	
Tip motora	2.184 kubika
Snaga	129 KS
Obimni moment	310 Nm
PERFORMANSE	
Ubrzanje	10,7 s
Maks. brzina	195 km/h
Potrošnja	7,5 litara
Cena	24.090 evra



meti samo vozač koji u svojoj garaži ima „šesticu“, jer se manje-više radi o detaljima. Redizajnirana je instrument tabla kao i centralna konzola, a pod rukom može da se oseti i da je korišćena kvalitetnija plastika. U „mazdi 6“ se i dalje sedi prilično nisko, gotovo kao u sportskom automobilu. Upravljač lepo leži u ruci i lako se podešava po dubini i

visini. „Mazdini“ stručnjaci su se potrudili da pojednostave komande na volanu, ali je i dalje potrebno dosta vremena za privikavanje. Jedina ožbiljnija zamerka ide na račun ručice menjača, koja svojim izgledom odudara od svega vidnog u kabini. Na osnovu bezličnog komada plastike ne možete da zaključite da se nalazite u 24.000 evra

vrednom automobilu. **DIZELAŠI OD 129 DO 180 KS** Ono što ipak može da se oseti kada je redizajnirana „mazda 6“ u pitanju jesu vozne karakteristike. Testirani model bio je opremljen najslabijim 2,2-litarskim dizelašem sa više nego dovoljnih 129 konja. U ponudi su i verzije

MOBILI



gle su da „mazda 6“ za vožnja postane jedan od najbavarnijih modela u klasi. Upravljač je direktan i dovoljno je da ga malo pomerite uljevo ili desno za dinamičan i brz odziv točkova. Ljudskosti udobnost vožnje primetite u kašiku ležice i bez vrška „mazda 6“ upija neravnotežne ipepe na putu. Kupcima može da zasmetta visoko napravana plastika od 2,2 litra koja se na vrhu odlikuje čvrstom agregatom. Redizajnirane optike (oko 330 evra).

CENA 22.790 EVRA „Mazda 6“ je dobila i potpuno novi benzina 2.0 DIESEL sa 155 konja, koji jedini može da se naruči sa petostepenim automatskim menjačem. Novitet su i prednja svetla koja prate brzina, pomoć pri kretanju uštedno i automatsko paljenje četiri žmigavica u slučaju naglog i iznenadnog kočenja. Bezbednost je podignuta na najviši nivo i „mazda 6“ je idealan izbor za porodice koje traže sigurnu, pouzdan i prostoran automobil. „Šestica“ s dizel motorom (129 KS) startuje od 22.190 evra, dok je cena testiranog modela s benzinskim motorom 22.790 evra.

istog agregata sa 163, odnosno 180 KS. Svi motori su detaljno pretrađeni kako bi se smanjila potrošnja goriva i emisija štetnih gasova. Snaga „Mazdinih“ dizelaša dobro je poznata tako da vam nije iznenađenje videti ovaj, jer je maksimalni obim momenta (310 Nm) dostignut već pri niskim obrtajima. Brzina kočenja u vidu potrošnje goriva je gotovo trenutna, što može da se kaže i za efikasne kočnice, koje će vas, sve dok ne postavite potpuno „jepti“ na kočnicama. Brzina kočenja u vidu potrošnje goriva je gotovo trenutna, što može da se kaže i za efikasne kočnice, koje će vas, sve dok ne postavite potpuno „jepti“ na kočnicama. Brzina kočenja u vidu potrošnje goriva je gotovo trenutna, što može da se kaže i za efikasne kočnice, koje će vas, sve dok ne postavite potpuno „jepti“ na kočnicama.



mazda

Pregled izveštaja u medijima Avgust 2010.

Blic

UTORAK 27. JUL 2010. Blic **A3**

„Mazda“ ove godine slavi 90. rođendan Ime napravljeno na tri točka

Aleksandar Puvjac

„Mazda“ je ove godine proslavila 90. rođendan, iako je japanski proizvođač svoj prvi automobil („Mazda R360“) predstavio pre tačno pola veka. Do 1960. kompanija „Toyo Kogyo“ iz Hirošime, koja je tek 1984. promenila ime u „Mazda“, proizvodila je motocikle i trotočske „mazdago“ sa motorom od 500 kubika. Praktično dostavno vozilo se pokazalo kao veoma dobar izbor tridesetih godina prošle veka i velikim uspehom je prodavano u Kini.

Prvi čovek Judžiro Macada, koji je kompanijom upravljao od 1921., odlučio je da počne s razvojem automobila, a prvi prototip je predstavljen 1940. Međutim, Drugi svetski rat i atomska bomba koja je razorila veliki deo Hirošime, usporili su rad na automobilima, tako da je „mazdago“ ostao zaštitni znak sve do kraja pedesetih.

rotočala predstavljao je model „mazda R360“, kupa sa četiri sedišta, dugačak 2,98 metara, koji je pokretao motor od 356 kubika i 16 konja, oprean sa četvorostepenim ručnim ili automatskim (dva stepena) menjačem. Maksimalna brzina R360 bila je 84 km/h. Prvi pravi uspeh usledio je modelom „mazda kerol“ (predstavljen 1962) koji se i danas proizvodi za japansko tržište, da bi se 1964. pojavio model „familijski“, predak „mazde 323“ i „mazde 3“. Da bi se razlikovala od ostalih domaćih proizvođača, „Mazda“ je 1961. godine od nemačkog konstruktora Felixa Vankela kupila patent za to doba revolucionarnog motora. U pitanju je naravno bio „vankel“ motor, čiji je prvi prototip toliko ubrzan da je pravo ugrebotina po unutrašnjoj komore. Problem s kojim se borio Feliks Vankel, koji inače nije imao svačku dovolu i ikada nije svatio, rešio je Kunji Jima-moto zajedno s „Mazdinim“ inženjerima. Prva generacija „Vankelovog“ agregata ugrađena je 1967. godine u kupa

„mazda koeno“, a korišćena je kod gotovo dva miliona „Mazdinih“ vozila. „Vankel“ danas pokrće sportsku „mazdu RX-8“.

Saradnja s „Fordom“ počela je 1979. a pet godina kasnije kompanija je i zvanično promenila ime u „Mazda“. Naziv je izabrao još osnivač Macada, smatrajući kako će mu ime božanstva Ahare Mazde doneti sreću u poslu.

„Mazda“ je osamdesetih probaj nastavila modelima 121, 323 i 626, a pun pogodak bilo je predstavljanje „mazde MX-5“ (1989. godine).

„Mazda MX-5“, kod nas poznatija kao „ninja“, ubla je u Guinness knjigu rekorda kao najbrziji roadster svih vremena (961.000 komada). Japanski proizvođač je 1990. prvi testirao upotrebu vodonika u rotacionim motorima.

Rotaciona tehnologija „Mazde“ ima nekoliko prednosti u odnosu na druge motore kada je reč o korišćenju vodonika. Mešavina vodonika i vazduha je daleko homogenija, a ciklus saosvajanja duži. Kod rotacionog motora postoje odvojene komore za saosvajanje, sagorevanje i izduvanje. Za korišćenje vodonika je od velikog značaja to što se vodonik uložava u usimnu komoru rotacionog motora pri niskim temperaturama. Ovo ne bi bilo moguće ukoliko bi se koristio tradicionalni motor. U poslednjih 30 godina „Mazda“ je počela da koristi rotacioni motor sa pojtom-nu vodonik u serijskoj proizvodnji, koji se danas može naći u Japanu i Evropi kod modela „RX-8“ i „mazde5“ hidrogen RE i „mazde5“ hidrogen RE hibrid.






Prvi model japanskog proizvođača bio je trotočšaš „mazdago“

Mazda R360

Mazda MX-5

Mazda RX-8

Mazda 3 MPS



mazda

Auto Bild

JUBILEJ 90 GODINA MAZDE

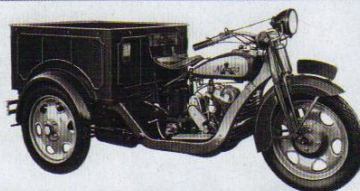
Entuzijazmom kroz

Mazda ove godine slavi 90-godišnjicu od osnivanja. Bacimo kratak pogled na neke od njenih najvažnijih



Davne 1920. godine u Japanu je osnovana kompanija Toyo Cork Kogyo Co, kojoj je ime 1927. godine promenjeno u Toyo Kogyo. Uskoro je sa proizvodnje industrijskih mašina prešla na proizvodnju vozila, pa je 1931. godine stigao prvi trotočnik nazvan „mazda-go“. Reč je,

praktično, o motociklu sa tovarnim sandukom. Za vreme Drugog svetskog rata u proizvodnju je, kao i u mnogim fabrikama u drugim zemljama, ubačen i vojni program. Ime Mazda zvanično je usvojeno 1984. godine, mada je svaki automobil od početka prodavan pod ovom markom.



MODELI KOJI SU NASTALI U PROTEKLIM DEVET DEZENIJA



Familia/800
(1964-1966)



Luce/1500/1800/R130
(1966-1973)



Bongo
(1966-1977)



Familia/1000/1200/1300/R100
(1967-1972)



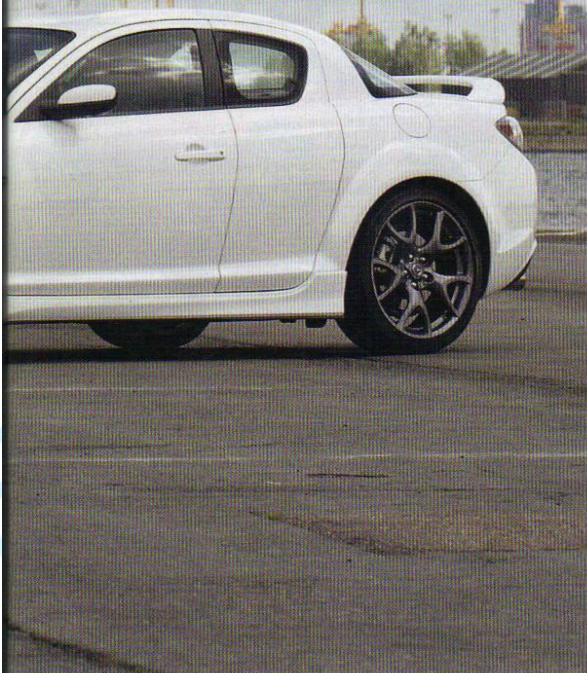
E360/Porter
(1968-1977)



mazda

istoriju

modela i tehničkih dostignuća



Mazda R360

■ Mazdino prvo putničko vozilo, „R360“, pojavilo se 1960. godine. Ovaj, za današnje pojmove, izuzetno neobičan automobilčić, predstavljao je ekonomično i pristupačno sredstvo transporta. Dvoja vrata, četiri sedišta, težina od samo 380 kg – pozadi ugrađen, vazduhom hladeni

motor od 356 „kubika“ sa dva cilindra u V rasporedu (16 KS i 22 Nm) bio je dovoljan da „R360“ razvije brzinu od 84 km/h. Menjač je bio četvorostepeni manualni ili dvostepeni automatski. Već sledeće godine na scenu stupa „mazda B360/600“ – pikap verzija kupea.



Mazda Carol

■ „Carol“ („P360“), prvi Mazdin automobil sa četvora vrata (naslednik „R360“), dužine 298 cm, pojavljuje se 1961. godine. Pokretao ga je pozadi montiran vodom hladeni motor od 358 „kubika“ – jedan od najmanjih četvorocilindraša u istoriji. Sle-

deće godine dobija veći motor od 586 „kubika“ i raste u dužinu, dobijajući ime „Carol 600“ ili „P600“, u zavisnosti od tržišta. Tada je Mazda već započela tehničku saradnju sa NSU-om i Vankelom na razvoju rotacionih motora. ▶



Capella/616/RX-2
(1970-1976)



Savanna/RX-3 coupe
(1971-1978)



Luce/RX-4
(1972-1977)



Familia/808/818/Mizer
(1973-1976)



Rotary Pickup (REPU)
(1974-1977)