



mazda

**Blic**

## Osvežena „mazda 6“ u Ženevi

Druga generacija „mazde 6“ je posle dve i po godine od premijere u Frankfurtu doživela prvi fejslift. „Šestica“ zategnutih bora biće predstavljena u martu na Salonu u Ženevi, kao i potpuno nova „mazda 5“.

Zvanične fotografije otkrivaju novi oblik prednjih i zadnjih svetala koji dodatno naglašavaju

sportski pedigree „mazde 6“. Novitet su i atraktivnije maglenke i petougona maska hladnjaka. Unapređen je i dizajn enterijera, kao i standardi

kada je reč o očuvanju životne sredine i bezbednosti.

U ponudi će se pojaviti šest motora, među kojima se izdvaja snažni 2,0-litarski DISI benzinac (155 KS) sa manjom potrošnjom od prethodnika iste snage.

Takođe, podešena je i šasija, a Japanci tvrde da se osvežena „mazda 6“ bolje vozi.

Prodaja u Evropi počinje odmah posle premijere u Ženevi.





# Pregled izveštaja u medijima DECEMBAR 2009.

## Auto Bild

### SAVETNIK POLOVNI AUTOMOBILI



Mjenjačka kutija je i nakon pet godina nova kao barut, ovdje se nije pojavilo ulje



### Druga generacija (BL, od 2009)

1,5 milijuna proizvedenih primeraka ovog modela, druga generacija Mazda3 (BL) pojavila se krajem novembra 2008. na „Los Angeles Auto Show“ kao limuzina sa dva vrata, a kao kombi-limuzina sa petora vrata, na „Bologna Motor Show“ početkom decembra 2008. Ilednje vreme sve veći broj proizvođača automobila bazira na modifikovanim platformama prethodne generacije, pa je tim putem krenula i Mazda: je nova Mazda3 bazirana na platformi prethodne generacije, to niko ne zna da se radi o starom modelu. Naprotiv, Mazda3 nastavlja strategiju koju je Mazda već sprovela na novim modelima Mazda2 i Mazda6. Prilikom izrade karoserije korišćeni su novi materijali, uključujući i čelik visoke i ultravisoke čvrstoće, koji je



lagan i čvrst. Zahvaljujući tim tehničkim unapređenjima masa nove Mazda3 je u odnosu na prvu generaciju smanjena za 15 kilograma. U svojoj klasi Mazda3 tako ima najbolji odnos mase vozila u odnosu na veličinu. Dakle, nova „trojka“ zalista jeste nova, a sasvim je jasno i očigledno kojim su putem krenuli dizajneri.

# Koliko je dobar japansamuraj?

Mazda3 je bila pobednik u nemačkom izveštaju sa tehničkih pregleda (TÜV-Report) za 2008. godinu, a kao polovan auto i nije previše skupa. Međutim, postoji jedan problem rda joj nije nepoznata

Mesta milim, stiče Mazda3 Sa 4,42 metra Mazda3 je 22 centimetra duža nego VW Golf V

Kao u Alfa: u Mazdinom kokpitu instrumenti su duboko uvučeni. To deluje vrlo sportski

Pošto je 2002. godine naslednik Mazda6 dobio oznaku Mazda6, japanski proizvođač je počeo da napušta trocifrene oznake i da ih zamenjuje jednocifrenim.

Tako je ubrzo i naslednica Mazde 323 dobila ime Mazda3. U Japanu i u Severnoj Americi Mazda3 je nosila oznaku Mazda Axela.

Prva generacija Mazda3, predstavljena je u septembru 2003. na Salonu automobila IAA u Frankfurtu i to kao kombi-limuzina sa petora vrata sa oznakom Mazda3 Sport. U februaru 2004. pojavila se i klasična limuzina sa četovra vrata. Obe verzije karoserije bile su zasnovane na Fordovoj C1-platformi koju je Mazda3 delila sa Fordom Focusom druge generacije i sa modelima Volvo S40/V50. U zapadnoj Evropi 80 odsto kupaca

preferira kombi-limuzinu sa petora vrata, a samo preostalih 20 odsto klasičnu limuzinu. Najznačajnija tržišta za limuzinu su Rusija, Španija, Grčka, Finska i Italija.

Kada se Mazda3 pojavila na tržištu 2003. godine, na raspolaganju su bila dva benzinska motora: ponuda agregata kasnije je proširena osnovnim benzincem i modernim „common-rail“ dizel motorom iz grupacije PSA (Peugeot/Citroën) sa 80 kW (109 KS).

U julu 2006. došlo je vreme za blagi „fejslift“ Mazde 3. Tada je poboljšana i zvučna izolacija, automobil je opremljen drugim pneumaticima u prvaj ugradnji, a dvo-litarski benzinač je dobio manuelni šestostepeni menjač. U decembru 2006. pojavila se Mazda3 MPS (Mazda Performance Series) sa 2,3-litarskim MZR-DISI-turbo

benzinskim motorom 4-starih dve i tri godine, za (200 KS) i obrtnim momentu od 380 Nm. Ova verzija ubršetom dostiže 100 km/h za 10,2 sekundu od 0 do 100 km/h, što je elektronski ograničeni proizvođači su se sa strahom brzinu od 250 km/h zapitali da li će Mazda sada na čas. Mazda3 MPS spita biti tako ubjedivo nadnajsnažnije serijske autića? Danas znamo da i nije pogonom na prednjim i tako. Uzrok je problem koji apaza postupno, mehurić

### Razlog za slavlje

Neposredno uoči Božića, u Leverkusenu li čepovi pri otvaranju šampanjcem. Šta se Na pisa stolovima centralne Mazda de našla svo odštampama izdanja TÜV-Reporta (Izveštaj tehničkih pregleda) za 2008. godinu. Na stranici uz krupna slova „Japanac“ je vrlo

mehurić: rda! Ne, nije šala: Japanci imaju posla sa smeđom kugom koja pogađa Mazdine modele 3, 5, 6, MX-5, odnosno RX-8. I na modelu iz ovog teksta, Mazda3 1.6 iz 2004. godine, rda je procvetala na preglihima vozačkih vrata, kao i na zadnjim vratima. Savet kupcima bi bio da je najbolje da polovnu Mazda3 kupe od ovlašćenog Mazdino

prodavca. Naime, oni znaju šta valja preduzeti protiv mehurića rde i uklanjaju ih bez naplate.

Bez obzira na moguću pojavu rde, Mazda3 je dobar auto i dostupnija alternativa u odnosu na mnoge izvikane evropske automobile C-segmenta. Većina polovnih primeraka Mazda3 ima prošlost sličnu automobilu sa naših fotografija: prešli su malo kilometara, održavani su redovno, opremljeni su dobro, a u TÜV-Reportu za 2009. godinu i dalje su vrlo visoko kotirani. Godinu dana nakon suverene pobe, Mazda3 se, kao najbolji kompaktni model, „dovezla“ na solidno peto mesto. Ozbiljni problem? Nema ih! Na šta još treba da obratite pažnju kod Mazde, čitajte na ovim stranicama!

### TO ŽIVCI RA



**POPREČNO RAME** Rda na površini nakon pet godina ne izgleda lepo. Ali, zato s pogonskim osovinama nema problema.



**RDA** Ovakvo izgleda unutrašnja strana vozačkih vrata. Mazda zna za taj problem, pa trgovci pre prodaje odstranjuju rdu.



**AUSPUH** Zadnja cev rda površinski, ali dobro radi. Kompletan auspuh iz katalizatora sa ugradnjom košta oko 500 evra

**Šta pričinjava probleme?**  
Rda! Mazda ima problem sa rdom. Ovlašćeni prodavci to znaju i preduzimaju šta je potrebno. Pre kupovine svakako pogledajte unutrašnje iverice vrata, a smeđa kuga može da se pojavi i unutar blatobrana. Znači i za poteškoće sa stabilizacionim sistemom DSC. Ako kontrolna lampica svetli stalno, možda da se zameni hidrogregat.



Prednji deo Mazda3 tako je izgledala od oktobra 2003. do otterivanja u julu 2006. godine

**CENE**  
Redovnog servisnog pregleda  
Zamena ulja i filtera za ulje sa radom i kompletnim pregledom vozila

Cene sledećih originalnih delova za Mazda3:	7.900
Alternator	75.900
Pumpa za vodu	50.900
Zupčasti kašić	15.500
Auspuh	8.500 (samo za dizel)
Prednji blatobran (netakiran)	38.600
Kočni diskovi i obloge	18.150

Navedene cene ovise o državi

### REZIME

Već skoro sedam godina Mazda proizvodi zaista dobar kompaktni automobil. To dokazuje prvo mesto u TÜV-Reportu (Izveštaj sa tehničkih pregleda) za 2008. godinu, odnosno peto mesto za 2009. godinu. Međutim, postoji „kvaka“: rda! Stoga naš savet glasi: polovnu Mazda3 najbolje je kupiti kod ovlašćenog Mazdino prodavca. Tamo će pre prodaje srediti rdu, a tada će Mazda3 nastaviti da pruža zadovoljstvo još dug niz godina.



A. Maj



mazda

**SAT PLUS**

**MAZDA**

## Pomoć na putu

Od početka godine svi kupci novih "mazdi" na raspolaganju imaju dežurnu službu pomoći na putu i kod nas i u Evropi. Ova usluga, nazvana Mazda jurop servis (u originalu MES), pokriva sve slučajeve većih teh-

ničkih problema na vozilu, a vlasnik je može koristiti čak i kad mu nestane goriva, kad izgubi ključ ili sipa pogrešan tip goriva u rezervoar. U slučaju potrebe, MES pokriva i troškove prenoćišta u hotelu ili prevoza do krajnje destinacije. Putem jedinstvenog telefonskog broja,

Mazda jurop servis je dostupan u čitavoj Evropi 24 sata dnevno i 365 dana godišnje. ■ S.P.



SAT Plus # 229 • 21. januar 2010. **11**