



mazda

Turbo

Mazda 6 Sport Combi CDI163 TE Plus

TEST

Zlatna



Cena, performanse i oprema testiranog vozila govore o nameri japanskog proizvođača da ovu verziju istakne za nosioca aktuelne game karavana D segmenta

sredina

Pre nešto manje od godinu dana, na našem testu našao se isti automobil, ali s dvolitarskim motorom maksimalne snage 140 "konja". Uprkos, za karavan, sasvim adekvatnih performansi – poželeti smo nešto veću snagu. Ne da bi ovaj, pre svega, praktičan automobil po svaku cenu opravdao onaj epitet sportski u oznaci već da bi ubrzanja i preticanja postala taman toliko lakša da se sa njim može "na kraj sveta".

Tih 23 "konja" i 30 Nm viška, omogućili su upravo to. Čak i maksimalno opterećen "sport kombi" ubrzava prilično snažno, bez pauze, a sve do te mere funkcioniše baš onako kako želite da vam se često čini kako je profit daleko veći od onog iskazanog u tabeli s tehničkim podacima.

U odnosu na staru dvolitarsku verziju, novi "komon-rejl" ima i bolje



Jasno, pregledno i logično raspoređeno. Podloga displeja je, naravno, crvena

raspoređenu snagu. Maksimalni obrtni moment od 360 Nm dostupan je već na 1.800 obrtaja (CD140 za 200 više) i, što se u vožnji itekako oseća, njegova vrednost miruje sve do 3.000 o/min. Najveća snaga je na istoj koti (3.500 o/min), ali ona sada iznosi 163 "konja". U retke gubitke može da se ubroji nešto veća buka u pojedinim režimima rada (prosek je na strani novajilije), kao i činjenica da se (bar u našoj zemlji) zbog radne zapremine od 2,2 litra plaća veći porez prilikom registracije vozila. Za utehu, treba istaći da je u odnosu na prošlu jesen carina nešto niža, ali i da je "Mazda" prilično spustila cene pa je "šestica sport kombi CD163" uprkos većoj snazi jeftinija od svog prethodnika za skoro 3.000 evra!

Pored boljih ubrzanja, japanski karavan nudi i za 12 kilometara >>>

TURBO 21



Pregled izveštaja u medijima SEPTEMBAR 2009



Flučice naslona u PRTLJAŽNIKU

Prakroćni detalji nikad dosta. Pogotovo kod poslovne i porodično opremljenih automobila. Uz pokret, važ koji prilikom otvaranja naleže na peta vrata. "Mazda" čipirani postavlja su i ručice za otvaranje klupe u prtljaku. Time se značajno štedi vreme prilikom otvaranja veće košnice stvari jer je domet "gripe" prilično velik, što znači da bi sklapanje i sedišta moralo da se obavi isključivo iz putničkog prostora. Uz ručice postavljen je i klučice za ventilaciju prtljaka.



na sat veću krajnju brzinu. Tako veliki napredak bio je moguć zahvaljujući povoljnijoj aerodinamici jer je koeficijent otpora vazduhu, uprkos krovnim nosačima, kod "mazde 6 CD" samo 0,28. Pored veće brzine, lako "sećenje" vazduha smanjuje i buku u kabini pa tako putnici čak i pri prilično jakim tempu mogu da neometano uživaju u muzici koja dopire iz osam zvučnika audio-

sistema matke "Bosch". Mnogima nije do pesme kada nakon jurnjave autoputev, skrenu na benzinski stanicu. Ali u ovom automobilu ni tada nećete imati razloga za promenu raspoloženja. Moćnije performanse nisu se negativno odrazile na potrošnju goriva. Štaviše, Japanci ističu da verzija CD163 troši deciliter manje evrodizela u odnosu na CD140, što u realnoj eksploataciji znači prosek od oko 7,5 litara na 100 kilometara pređenog puta.

Da je reč o sjajnom dugoputnjaču, pokazuje i pozicija za upravljačem. Noge mogu prijatno da se opiru i, pri

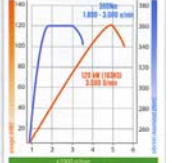
tom, da ostanu dovoljno mesta za putničke na zadnja kolica. Bočne strane sedišta mogle bi da budu nešto naglašenije, ali ni ovako nije loše s obzirom da se između sedišta nalazi masivan naslon za laktove koji je, kako je to uobičajeno, ujedno i kase- ta za odlaganje sitnica. Umotar nije ugrađen je priključak za prenosne muzičke uređaje (MP3-plejere i slično) i 12V napajanje, dok se mobilni telefon sa "hands-free" sistemom povezuje preko "blututa". Verzija "TE plus" nudi i komande za putni računari, audio-sistem i klima uređaj na doživotno

presvučenom upravljaču, kao i automatsko aktiviranje brisača i AFS biksenonskih svetla. Uz elektronski paket za aktivnu bezbednost koji podrazumeva dinamičku kontrolu stabilnosti i kontrolu proklizavanja, te upravljač s progresivnom servo-asistencijom - jasno je da ova "mazda 6" sadrži praktično sve što većina vozača želi, pa i više od toga. Nezavisni sistem oslanjanja (dvostruka ramena/multilink) je veoma dobro podešen, nije ni tvrd ni pretjerano mekan. Zato vas karavan verzija "bestice" neće neprijatno >>>



Voznim osobinama -bestice- karavan opravdava ono -sport-u oznaci

motor ređe četvorocilindrični, turbo dizel s direktnim ubrizgavanjem goriva i sistemom zajedničkog voda, postavljen posebno iznad prednje osovine, prečnik i hod klipa 86 x 94 mm, radna zapremina 2.184 cm³, stepen kompresije 16,3:1. Čelični ventilni pučavi, dva bregasta ventila u glavi, maksimalna snaga 120 kW (163 KS) pri 3.500 o/min, najveći obrtni moment 300 Nm pri 1.800-3.000 o/min.



dužina 4.785 mm, širina 1.795 mm, visina 1.490 mm, međuosovinsko raz- točanje 2.725 mm, prečnik osovina 11,40 mm, masa 1.500 kg, nosivost 630 kg, pri- jatljak 518/1.751 l (bez košice)

popon napred, šestostopeni manualni menjač, prenosni odnos 1:3,583:1, II: 1,912:1, III: 1,298:1, IV: 0,926:1, V: 0,855:1, VI: 0,711:1, hod unazad 3,831:1, kaski- perna 3,811:1 (6AV)3,095:1 (V/V)

napred dvostruka trostrana ramena, gornja poprečna ramena, upravlja- čke opruge, teleskopski amortizeri, stabil- izator

napred samoveriljivi diskovi, zadnji diskovi elektronski sistemi: ABS, ESP, EBA, ESC, TCS

napred 6,5 x 17 pneumatici 215/50 R17

gornji manet, zapremina rezervoara 64 l, poroznja (autopu/grad)prosek: 4,8/7,0/5,8 l

maksimalna brzina: 210 km/h ubrzanje 0-100 km/h: 9,2 s

Mazda 6 CD163 TI Plus, vozilnici jer- laci za glavu i ramena napred i nazad, aktivni nasloni za glavu na prednjim sedištima, automatski ovozarski klima uređaj, sportski sedišta upravljač s poboljšanim po- vršni i dublji stakla, zvučni naborn: temperat: CF mesta (štampe) klimatizacija, info i audio sistema na upravljaču, "Bose" audio sistem sa 8 zvučnika, "hands-free" uređaj s blututa konekcijom i govornim komandama, samostandardizirani vrtni i vrtni zoc, spoljni ogledala s električnim komandama i općim sklapanja, elektrone komande za prozore u svim vratima, zatvaranja stakla s topolnom bo- ledima, vozilno vodilo podvoje po visini, kalne obloge upravljača i ručice menjača, ESP na zad- njim bočnim sedištima, automatski dekadiranje sve- tala i brisača, biksenonska AFS svetla, maglenik, napredni diskovi (140 litara), mobilni togi (4x70 ESR). Ove tri svetla i svetla VW-a je 25.980 eva.

ALTERNATIVE

Toyota Avenis Prtljajnik «avertena vagon» je iz- dobniji (543 l) i ima mogućnost do- štati za sistem organizacije. Kon- kurent testirani «mazda» mogu da budu obe verzije sa «2.2 D-4D» mo- torom jer jedna ima 150 druga 177 «konja».	Ford Mondeo «Fordov» karavan srednje klase ima još veći prtljajnik - čak 555 li- tara, a pored «komon-rek» turbo di- zelom od 2,2 lica i 175 «konja». To je nešto više od testirane «mazde 6», ali ne treba zaboraviti da postaje i va- rijanta CD165.	Opel Insignia Sport Tourer «Insignia» ima tovarni prostor od 540 l, a «mazda 6 CD163» i drugim konkurentima pored dvostranskim CD11-tem maksimalne snage 160 «konja». To je prednost na našem tržištu jer zbog zapremine motora ulazi u manji poreski razred.	Renault Laguna Grandtour «Gepek» francuskog karavana sre- dnje klase je nešto manji nego u sku- paži - «mazde 6 sport kombi» (510 li- tara), ali kao i kod «opel insignie 2.0 CDTI» primerjen je dvostranski turbo dizel - na volju vam sa snagom od 150 ili 178 «konja».	VW Passat Variant Najveći osnovni prtljajnik u odnosu na pobornu konkurenciju, dobija se kod «lokovitog pasaca varijanta» - čak 605 litara. Istor turbo dizela po- druzumeva dvostranski TDI motor s maksimalnom snagom 140 ili 170 «konja».

22 TURBO



U centralnoj kaseti su neophodne konekcije

Dvostruki držač za čaše ima poklopac

Kazeta je jednodela i nije obložena mekim materijalom



mazda

Različito **PODEŠAVANJE NASLONA**

"Mazda" nudi različite sisteme za podešavanje nagiba prednjih sedišta. Uobičajeno je da se, na primer, vozačeva fotelja podešava i po visini ali ne i da se za regulaciju nagiba na njoj koristi toččić a na desnoj strani poluga. Verovatno je procenjeno da je brži sistem (poluga) važniji na desnoj strani, zbog prilagodavanja transportnim potrebama. Ipak, teško je naći ovakav primer u auto-industriji.



iznenađujući čak ni kada dobrano preterate s brzinom ili satima krstarite autoputem. Karakterističnim manevrima za prednji pogon automobil se lako vraća u željenu putanju (pogotovo što sada ima sasvim dovoljno snage), pa čak i manje vešti vozači neće imati posebnih problema s upravljanjem – osim možda s preglednošću, jer zaobljeni prednji deo vozila traži određeni period privikavanja.

Osnovni prtljažni prostor ne razlikuje se u odnosu na druge "šestica", ali već sklapanjem rolo-zaves stvara se ozbiljnija prednost. Ona raste sa obaranjem karakuri zadnje klupe, koja s podom prtljažnika stvara ravnu površinu što je preduslov za lakše pakovanje ali i transport osetljivijih predmeta. Posebnu pažnju "Mazdini" dizajneri posvetili su sistemu za pokrivanje prtljažnog prostora. U nosač rolo-zaves ugrađena je i sklopiva mrežica za sprečavanje preleta stvari, koja se uz pomoć kukica postavlja za

samo nekoliko sekundi. U želji da kompletan sklop bude što praktičniji, Japanci su osmislili i sistem vodiča koje pokrivač prtljažnika lepe za peta vrata čime je ostavaren lakši pristup ali i zakomplikovano uklanjanje u slučaju da vam je potreban maksimalan tovarni kapacitet. To će, međutim, zaista biti retke situacije jer sav pribor ide u prostor ispod poda – što znači da je svih 519 litara (pa navviše) potpuno na raspolaganju za kofer, dečja kolica, bicikle...

Uprkos vremenskoj distanci i konkurenciji koja je, takode, u međuvremenu znatno napredovala "mazda 6 sport kombi" i dalje je podjednako privlačna. S novom dizel ponudom dobijen je novi kvalitet, ali i pokriven praktično čitav tržišni prostor jer je raspon novih CD-a od 125 do 185 "konja". Još da je na raspolaganju automatski menjač, sve bi bilo potaman. Ako je za utihu, klasični šestobrzinac ima dobro odmerene hodove i sportski kratku ručicu. **TurboTestTeam**



Veliki prtljažni prostor (519 l) dodatno se uvećava jednostavnim obaranjem naslona



- ▲ performanse
- ▲ komoditet i praktičnost
- ▲ "Bouzov" audio-sistem
- ▼ preglednost napred
- ▼ komplikovano uklanjanje nosača rolo-zaves prtljažnika

24 **TURBO**



mazda

Pregled izveštaja u medijima SEPTEMBAR 2009

BLIC

AUTO

UTORAK 29. SEPTEMBAR 2009. **BLIC** 1A5

„BLIC TEST“

Mazda 6 kombi CD 163 se odlikuje velikim prostorom

Pravi karavan za naše loše puteve

„Mazda“ je novom „šesticom“ odlučila da napadne teritoriju na kojoj decenijama caruju nemački proizvođači

ALEKSANDAR PJEVAC

„Mazdina“ nova „zoom-zoom“ era izdružila se sa utraživom, pouzdanom proizvodnjom sa benzinskim motorom pod haubom. Dizel agregati su bili uključeni u ponudu, više reda radi, jer s izumom gospodina Rudolfa ne smete da napravite grešku kada vaš svaki korak prate nemački i francuski konkurenti.

Međutim, slika se promenila s drugom generacijom „mazde 6“ koja je dobila novi snažni komon-rej dizelaš. U pitanju je moderan 2.2-litarski agregat u tri nivoa snage - 125, 163 i 185 konja. Prvi,

ujedno i najslabiji motor u ponudi, orijentisan je prema kupcima kojima je u prvom planu ekonomična vožnja. Na promociji u Španiji, „mazda 6 CD 125“ je retko trošila više od šest litara evrodizela na 100 pređenih kilometara, uz 10,7 sekundi do „stotke“ i maksimalnih 197 kilometara na sat. Naj snažniji agregat CD 185 je sportista od glave do pete, čiji je zadatak da udari na sam vrh segmenta u kojem su vladali „audi“ i „BMW“. U njegovoj koristi govore sledeći podaci - obrtni momenat od 400 Nm, 100 kilometara na sat „živata“ za 8,3 sekunde i juri do 218 km/h. Dostupan je samo uz



Cena ovog modela je 25.090 evra

vrhunski paket opreme GT i GTA.

OPTIMALAN IZBOR

Za „Blicov“ test namerno sam izabrao po snazi srednji i karakteristična optimalni CD 163 i to u kombi (karavanskoj) verziji sa „TE plus“ opremom i cenom 25.090 evra. Na putevima u Nemačkoj, Španiji i Italiji svaki treći automobil je karavan, što je nezamislivo u Srbiji. „Mazda“ je spremna da sa „šesticom“ promeni odnos sa proizvođač

uništene limuzine, već su dobili vlastiti identitet. Naravno, u određenoj meri jer je prednji deo zbog manjih troškova proizvodnje pozajmljen od klasične „mazde 6“. Kosi farovi su postavljeni kao oči iznad maske hladnjaka agresivnog izgleda. Utisak snage koju na putu

ostavlja „mazda 6“ kombi pojačavaju i otvori u braniku. Vetrobransko staklo je zakoseno, dok su prednji točkovi maksimalno pomereni unapred. Dinamičan dizajn nije narušen zadnjim delom kojim dominiraju široki bokovi, velika svetla i strma linija krova.

VRHUNSKA ERGONOMIJA

Zadnja vrata se otvaraju visoko što olakšava pristup funkcionalnom prtljaku, pravih dimenzija. Osnovna zapremina prtljajnika je 519 litara, a jednostavnim obaranjem sedišta može da se poveća na čak 1751 litar. U praksi,

„MAZDA 6“ KOMBİ

DIMENZIJE	
Dužina	4.765 mm
Širina	1.795 mm
Visina	1.490 mm
Međuos.razmak	2.725 mm
Prtljajnik	519 l
Težina	1.560 kg
MOTOR	
Zapremina	2.103 kubika
Snaga	133 KS
Obrtni momenat	360 Nm
PERFORMANSE	
Ubrzanje do 100 km/h	9,2 sekunde
Maks. brzina	210 km/h
Potrošnja	7 litara
Cena	25.090 evra

kod svih verzija „mazde 6“. Vozač uživa u vrhunskoj ergonomiji, a na ponudu prostora ne mogu da se požale ni putnici. Instrumenti su pregledni, volan se podešava i po visini i dubini, dok duže privikavanje jedino zahteva rukovanje bori kompjuterom. Odličan utisak su ostavila i sedišta, koja nisu previše profilisana, već su pravijena za duža putovanja.

MOTOR RADI MIRNO

Korak po korak, stižemo do zvezde nove „mazde 6“ - 2.2-litarskog dizelaša sa 163 KS.

Priklon startovanja šanse su 50:50 da ćete ga zamisliti za benzinski motor jer radi tiho, kultivisano i bez brektanja karakterističnog za agregate nemačkih proizvođača. Iako, nova generacija turbo punjača garantuje brži odziv gaa što se jasno primetuje od 1.800 obrtaja u minutu kada je vozaču dostupan maksimalni obrtni momenat (360 Nm). Sve posle 2.000 o/min je u znaku ubrzanja (9,2 sekunde do 100 km/h) i brzine (maksimalna brzina 210 km/h), bez takozvane turbo rupe. Motor

je elastičan i ne traži česte promene brzina, tako da na putu s lakom možete da pređete i u najvišem stepenu prenosa. Šestostepeni ručni menjač odgovora sportskom karakteru „mazde 6“ kombija. Istina, traži nešto čvrstu ruku, ali je hod kratak i precizan. Uostalom, kao i kod svih „Mazdinih“ modela. Prosečna potrošnja retko prelazi sedam litara, s tim što na otvorenom putu zna da padne i ispod pet litara na 100 pređenih kilometara.

CENA 25.090 EVRA

Bez skromnosti, vozi se podjednako dinamično i precizno kao limuzina. Elektronika i nisko težište se brinu da ne dode do zanošenja repa, na radost putnika sa zadnje klupe. Ako niste sigurni da želite karavan, onda je najbolje da ne isprobate „mazdu 6“ kombi jer ćete se teško odvojiti od automobila koji za 25.090 evra nudi moderan dizajn, bogatu opremu, fantastičan motor, funkcionalnost, sportske karakteristike i tradicionalnu „Mazdinu“ pouzdanost.

Biksenonska svetla u paketu „TE plus“

Sa paketom opreme „TE plus“ bićete sigurni da ste dobili sve što vam je potrebno za sigurnu i udobnu vožnju: vazdušni jastuci za glavu i ramena (spredno i pozadi), vazdušni jastuci za vozača i suvozača, bočni vazdušni jastuci



vrhunski paket opreme GT i GTA.

OPTIMALAN IZBOR

Za „Blicov“ test namerno sam izabrao po snazi srednji i karakteristična optimalni CD 163 i to u kombi (karavanskoj) verziji sa „TE plus“ opremom i cenom 25.090 evra. Na putevima u Nemačkoj, Španiji i Italiji svaki treći automobil je karavan, što je nezamislivo u Srbiji. „Mazda“ je spremna da sa „šesticom“ promeni odnos sa proizvođač

uništene limuzine, već su dobili vlastiti identitet. Naravno, u određenoj meri jer je prednji deo zbog manjih troškova proizvodnje pozajmljen od klasične „mazde 6“. Kosi farovi su postavljeni kao oči iznad maske hladnjaka agresivnog izgleda. Utisak snage koju na putu

ostavlja „mazda 6“ kombi pojačavaju i otvori u braniku. Vetrobransko staklo je zakoseno, dok su prednji točkovi maksimalno pomereni unapred. Dinamičan dizajn nije narušen zadnjim delom kojim dominiraju široki bokovi, velika svetla i strma linija krova.

VRHUNSKA ERGONOMIJA

Zadnja vrata se otvaraju visoko što olakšava pristup funkcionalnom prtljaku, pravih dimenzija. Osnovna zapremina prtljajnika je 519 litara, a jednostavnim obaranjem sedišta može da se poveća na čak 1751 litar. U praksi,

„MAZDA 6“ KOMBİ

DIMENZIJE	
Dužina	4.765 mm
Širina	1.795 mm
Visina	1.490 mm
Međuos.razmak	2.725 mm
Prtljajnik	519 l
Težina	1.560 kg
MOTOR	
Zapremina	2.103 kubika
Snaga	133 KS
Obrtni momenat	360 Nm
PERFORMANSE	
Ubrzanje do 100 km/h	9,2 sekunde
Maks. brzina	210 km/h
Potrošnja	7 litara
Cena	25.090 evra

kod svih verzija „mazde 6“. Vozač uživa u vrhunskoj ergonomiji, a na ponudu prostora ne mogu da se požale ni putnici. Instrumenti su pregledni, volan se podešava i po visini i dubini, dok duže privikavanje jedino zahteva rukovanje bori kompjuterom. Odličan utisak su ostavila i sedišta, koja nisu previše profilisana, već su pravijena za duža putovanja.

MOTOR RADI MIRNO

Korak po korak, stižemo do zvezde nove „mazde 6“ - 2.2-litarskog dizelaša sa 163 KS.

Priklon startovanja šanse su 50:50 da ćete ga zamisliti za benzinski motor jer radi tiho, kultivisano i bez brektanja karakterističnog za agregate nemačkih proizvođača. Iako, nova generacija turbo punjača garantuje brži odziv gaa što se jasno primetuje od 1.800 obrtaja u minutu kada je vozaču dostupan maksimalni obrtni momenat (360 Nm). Sve posle 2.000 o/min je u znaku ubrzanja (9,2 sekunde do 100 km/h) i brzine (maksimalna brzina 210 km/h), bez takozvane turbo rupe. Motor

je elastičan i ne traži česte promene brzina, tako da na putu s lakom možete da pređete i u najvišem stepenu prenosa. Šestostepeni ručni menjač odgovora sportskom karakteru „mazde 6“ kombija. Istina, traži nešto čvrstu ruku, ali je hod kratak i precizan. Uostalom, kao i kod svih „Mazdinih“ modela. Prosečna potrošnja retko prelazi sedam litara, s tim što na otvorenom putu zna da padne i ispod pet litara na 100 pređenih kilometara.

CENA 25.090 EVRA

Bez skromnosti, vozi se podjednako dinamično i precizno kao limuzina. Elektronika i nisko težište se brinu da ne dode do zanošenja repa, na radost putnika sa zadnje klupe. Ako niste sigurni da želite karavan, onda je najbolje da ne isprobate „mazdu 6“ kombi jer ćete se teško odvojiti od automobila koji za 25.090 evra nudi moderan dizajn, bogatu opremu, fantastičan motor, funkcionalnost, sportske karakteristike i tradicionalnu „Mazdinu“ pouzdanost.



mazda

Pregled izveštaja u medijima SEPTEMBAR 2009

BLIC

18 **BLIC** PETAK 11. SEPTEMBAR 2009.



MAZDA 3 MPS

DIMENZIJE	
Dužina	4.460 mm
Širina	1.755 mm
Visina	1.470 mm
Meduos. razmak	2.640 mm
Prijažnik	340 l
Težina	1.425 kg

MOTOR	
Zapremina	2.261 kubika
Snaga	260 KS
Obrotni moment	380 Nm

AUTOMOBILI

PERFORMANSE

Ubrzanje	0-100 sekundo
Maks. brzina	250 km/h
Potrošnja	9,5 litara
Cena	26.700 evra



Šta sve možete sa 260 konja!

Druga generacija „Mazdingo“ sportiste zabavu u vožnji podiže na viši nivo za 26.700 evra, kolika je cena u Srbiji

„BLIC“ U HAMBURGU: MAZDA 3 MPS

ALEKSANDAR
PUJEVAC

„Mazda 3 MPS“ je i u svojoj drugoj reinkarnaciji ostala jedan od najsnažnijih hedžbekova s pogonom na prednje točkove. Japanci su čak bili najavljujivali da će motor dodatno pojačati na 300 konja, kao i da će koristiti skapljaj pogon na sve točkove, ali - nisu. I dobro je što su odustali jer kome je potrebna viša cena automobila i snaga koju nemate gde da iskoristite.

UKROČENA SNAGA
Na raznim putevima u okolini Hamburga novinari iz Srbije je bilo omogućeno da se upoznaju novu „trojkom MPS“ koja dizajnom i tehnologijom u korak prati „Mazdini“ filozofiju.

Izgled „uličnog borca“ počinje je otvorom na haubi koji, veruje na reč, nije samo moćni detalj. Otvor je potpuno funkcionalan i povećava

dotok vazduha u interkuler. Da se vratimo 2,3-litarskom turbo DISI benzinskom čija je snaga ostala ista - 260 konja pri 5.500 obrtaja u minutu. Prethodna generacija „mazde 3 MPS“ imala je dosta problema da 380 Nm obrtnog momenta sa točkova prenese na asfalt. Zato je „Mazda“ ograničila snagu koja se isporučuje prednjim točkovima u prva tri stepena kako bi olakšala i, pre svega, umirila start.

Amerikanci su izračunali da zbog toga nova „mazda 3 MPS“ tri desetinke sporija ubrzava do 60 milja na sat,

a li da četvrti milje (iz mirovanja) prelazi za identično vreme - 14,4 sekunde. Takođe, izlazna brzina na četvrtini milje je za 3,5 milja na sat veća (99,5 mph). Znači, nova „mazda 3 MPS“ je u isto vreme i sporija, ali i brža.

OPASAN IZGLED

Naravno, vremena su izmerala na stazi, koja nije od velike važnosti ljudima iz „Mazde“. Oni jasno stavljaju do znanja želju da svoj MPS predstave kao svakodnevn,

gradski automobil. „Mazda 3 MPS“ je dobila ekskluzivne branike koji zajedno s ostalim aerodinamičkim dodacima detaljnije pojačavaju iona upечатljiv vizuelni doživljaj. Bočna silueta se od klasičnog „mazde 3“ razlikuje po „knjicama“, dok sportski su na zadnjem delu ističu kroz spojler i dvostruki završeci izduvne cevi. Zadnja LED svetla imaju unutrašnja sočiva koja pojačavaju transp

arost kada sijalica nije upaljena. Jedinstvenost pružaju i nove aluminijumske felne od 18 inča, zadržane u maniru „mazde 3“, su jakom, trodimenzionalnom formom.

BEZ BOLA U LEDIMA

U lampama je sve naravno ostalo isto, ali su nove aluminijumske felne od 18 inča, zadržane u maniru „mazde 3“, su jakom, trodimenzionalnom formom.

zrvo rešenje - u sportskoj vožnji diže telo, dok posle pada od kuć do posla neiste izračunavaju i s bolim u sedima. Koform obloženi volan sjajno leži u rukama, a jedan od detalja koji ćete sigurno primetiti je crveni MPS znak na obrtomeru. Takođe, kazaljka obrtometra može da rotira 260 stepeni, za razliku od 190 stepeni kod klasične „trojke“. Sportski detalj je i LED manometar, smešten između obrtometra i brzometra, koji pokazuje pritisak u turbini. MPS zašvaćaju i aluminijumske pedale i materijal sedišta i

obloga vrata u crnoj boji, sa crvenim stepom.

ADRENALINSKA VOŽNJA

Više nije potrebno da se borite s uprvljačem da bi MPS zadržali na putu. Zadovoljstvo je podjednako dobro, i u gradskoj vožnji, i u punjavi otvorenim putem. MPS je moćan i bez pogovora ispušnja sve zahtevne vozača. Narđito dobar osećaj je prilikom brzog izlaska iz krivina kada se zadnji deo zanosi tek trebalo da podigne adrenalin, ali ne i da ugrozi bezbednu vožnju. Snaga ima na pretek, naravno na višim obrtajima, a skazaljku možete slobodno da pustite da pleše do 6.500 o/min: kada ulazi u crveno. Nova „mazda 3 MPS“ je perfektno izbalansirana, a maksimalno obrtni moment (380 Nm) dostupan je već od 3.000 o/min. Ograničenje je tvrdo taman toliko da ne utiče na komfornu vožnju.

Visoku ocenu zaslužuju i šestostepeni ručni menjač, koji se odlikuje preciznim i kratkim hodom. Ikočnica „Mazdi“ su takođe poznati i na skromnu potrošnju, koja u proseku iznosi 9,8 litara na 100 kilometara, kao i na nižu emisiju štetnih gasova.

„P...
čudo...
odno...
vrata...
Pre...
je na...
čisto...
jenog...
u koje...
vreme...
PI...
„Par...
160 k...
Mazda...
V8 be...
ventil...
sistem...
gorivo...
Instru...
Pedale...
omogu...
brzu pr...
brzina...
Mazda...
emisija...
sa 200 l...
Mazda...
emisija...
sa 200 l...

Mazda...
emisija...
sa 200 l...
Mazda...
emisija...
sa 200 l...



mazda

Pregled izveštaja u medijima SEPTEMBAR 2009

Novo lice i dobro poznato ime

ALEKSANDAR PJEVAC

Proменiti se, ali i dalje ostati prepoznatljiv ideja je s kojom su inženjeri i dizajneri „Mazde“ ušli u projekat „Nova mazda 3“. Praktično, trebalo je smestiti se između bezvremenskog „golfa VI“ i „reno megana“, kojem je kompletno izmenjen lični opis, a pre nego što se na tržištu pojave novi „opel astra“ i „ford fokus“.

Cilj je ispunjen jer nema teorije da na ulici ne prepoznate novu „trojku“, koja je dobila upečatljiv izgled u stilu, zašto ne reći, „mazde 6“. Pri upoznavanju, pogled se fokusira na zakošena svetla, naglašene blatobrane i petougao- oni usisnik za vazduh. Agresivan izgled prednjeg dela polako se pripitomljava prelaskom preko izvajanih bokova, do zadnjeg dela koji se kod testiranog sedana završava sa stop svetlom u obliku bumeranga na poklopcu prtljažnika. Prelaz sa stare na novu „trojku“ urađen je suptilnije, sa dosta stila i mnogo bolje nego što je to bio slučaj sa „mazdom 6“, koja nema dodirnih tačaka sa prethodnim modelom.

OGROMAN GEPEK
Unutrašnjost je takode inspirisana „mazdom 6“. Tabla pred vozačem je čitljiva i nije pretprana instrumentima, što ne može da se kaže i za upravljač na kojem se nalazi 13 dugmića i tri prekidača. Kao da Japanci nisu mogli da se odluče kada je dosta, mada će se mladim vozačima

Druga generacije „mazde 3“ zadržala je visoku poziciju u turbulentnom C segmentu, rame uz rame s „golfom“ i „meganom“



MAZDA 3 TX PLUS

DIMENZIJE		MOTOR	
Dužina	4.580 mm	Zapremina	1.598 kubika
Širina	1.755 mm	Snaga	105 KS
Visina	1.470 mm	Obrotni momenat	145 Nm
Međuos. razmak	2.640 mm	PLUS	
Prtljažnik	430 l	Dizajn	
Težina	1.170 kg	Bogata oprema	
PERFORMANSE		Precizan menjač	
Ubrzanje do 100 km/h	12,2 sekunde	Prostran prtljažnik	
Maks. brzina	188 km/h	Vozne osobine	
Potrošnja	10,5 litara	MINUS	
Cena	19.690 evra	Cena	
		Preslab motor	

verovatno svideti. Naravno, problemi nestaju ako izaberete siromašniji paket od „TX plus“ iz testiranog modela. Upravljač obložen kožom odlično leži u rukama. Iznad

centralne konzole, u visini očiju vozača, postavljena su dva višefunkcionalna ekrana. Sedišta su komotna i dobro drže telo u krivinama. Takođe, sedeci deo je dugačak,

tako da se noge ne zamaraju više nego što je potrebno. U „Mazdi“ su naročito ponosni na kvalitet korišćenog materijala u kabini, koji je podignut na viši nivo, ali i dalje zaostaje za, pre svih, nemačkim konkurentima. Ponuda prostora je bogata, kao i u staroj „mazdi 3“. Na zadnjoj klupi ima mesta za troje, a udobnost zavisi od strpljenja osobe koja sedi u sredini, i to zbog spušteneog krova u sedanu, pozadi za 11 milimetra ima manje prostora za glavu nego u verziji s petoro vrata. Hedžbek, logično, gubi kada je u pitanju zapremina prtljažnika

koja je kod sedana 430 litara (340 litara kod hedžbeka). Prtljažnik je pravilnih linija i zadovoljava potrebe prosečne četvororočlane porodice. Jedine zamerke idu na račun nešto manjeg otvora prtljažnika, što je inače problem kod većine sedana.

SPORTSKA VOŽNJA

Nova „mazda 3“ je shodno trendovima u kompaktnim klasama, ali i rodbinskim vezama s „fordom fokusom“, dobila na sportskom karakteru. Postala je kruća i preciznija za upravljanje, a da pri tome nije izgubila na komforu. Prilično je i okretna za 4,58 metara dugačak automobil i

„BLIC“ TEST MAZDA 3



lako se prilagodava vašem stilu vožnje. Napredak u odnosu na stari model najbolje se manifestuje u krivinama, koje sada možete da savladavate većom brzinom. Umereno preterivanje s pritiskanjem papučice gasa nije bilo dovoljno da se „mazda 3“ izbacii iz idealne linije zahvaljujući ESP uređaju (u „Mazdi“ se obeležava kao DSC - Dynamic Stability Control), koji je deo standardne opreme čak od osnovnog paketa opreme CE. Mada za automobil s pogonom na prednje točkove i motorom od 105 KS, ESP i nije preko potreban. Ali od viška glava na boli.

MOTORU TREBA JOŠ SNAGE

Testirani model pokretao je stari 1,6-litarski benzinac sa 105 konja koj, pogotovo s uključenom klimom, nije dovoljno snažan da se poigra s novom „mazdom 3“. Naravno, sve pod uslovom

da tražite sportsku vožnju kada i potrošnja retko pada ispod 10,5 litara na 100 kilometara. Međutim, za vrtenje gradom ili duža putovanja prava je mera i očekuje se da će dve trećine kupaca izabrati upravo ovaj agregat. Prilično je miran i kultivisan do 120 km/h, kada se oseća nedostatak šeste brzine. Ipak, petostepeni ručni menjač je pravo remek delo sa sportskim kratkim hodom. U ponudi su i dobro poznati dvolitarski benzinac (150 KS), kao i tri dizelaša. Najslabiji je 1.6 CD (109 KS), koji se ugrađivao i u prethodni model, dok su vrh ponude novi 2,2-litarski turbo dizelaši sa 150, odnosno 185 KS.

PRVI SERVIS SAMO 8.000 DINARA

„Mazda 3“ je od pojavljivanja 2003. godine stekla veliki broj poklonika i kupaca (više od dva miliona). Važi za pouzdan i siguran (maksimalan broj vazdušnih jastuka i zavesa od osnovnog paketa) automobil s bogatom serijskom opremom i dugim servisnim intervalima (cena prvog servisa na 20.000 km je oko 8.000 dinara), koji drži cenu i kao polovnjak. S novom generacijom napravljen je korak napred, ali u „golf klasi“ nema spavanja.

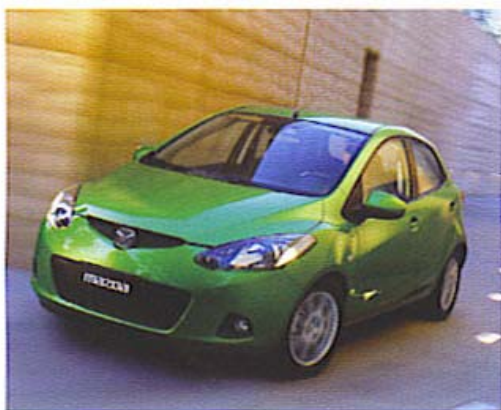


mazda

Biznis

Pun gas sa novim popustima

Na ulasku u novu jesenju sezonu, kompanija Mazda Srbija i Crna Gora pripremila je posebne popuste za kupce svih modela ovog brenda. Sve po-



Mazda2

pularniji gradski model Mazda2 zainteresovanima sada stoji na raspolaganju sa cenom umanjenom za 800 evra, dok se dodatna oprema za kupce nove Mazda3, u vrednosti do 800 evra, sada dobija gratis. Cena Mazda5 CD 110 TX niža je za 2.300 evra, dok se auto godine Mazda6 može kupiti po ceni umanjenoj za 2.500 evra. Početna cena modela BT-50 sada je niža za 2.000 evra.

Mazdini modeli su po ovim cenama dostupni do kraja oktobra u svim salonima Mazdinih dilera u Beogradu, Čačku, Nišu, Novom Sadu i Podgorici, a do kraja godine biće bliža kupcima iz Kragujevca i Subotice, gde je planirano otvaranje novih prodajnih salona i servisa Mazde.