TEST: MAZDA 3 SEDAN

ZOOM-ZOOM POD LUPOM

Neosporno je reći da je Mazda uvijek stvarala takve automobile koji su jedinstveni i koji su uvijek plijenili pažnju kako izgledom tako i svojim „performansom“ na cesti. Tako je bilo sa svakim pokoljenjem Mazdinih automobila, pa ni naš testni model nove Mazde 3 nije izuzetak. Ako se samo malo vratimo nazad u prošlost, ne više od 20 godina unazad, sjetićete se „predaka“ sadašnje trojke – Mazde 323F, sa svjetlima koja se podižu kada se upale, izuzetno niskom sileutom, „ljutim“ motorima i čim sve ne. To je bio apsolutni hit tadašnjeg doba i želja mnogih vozača, a sadašnji nasljednik (ili nasljednica) nije ništa manje od toga.

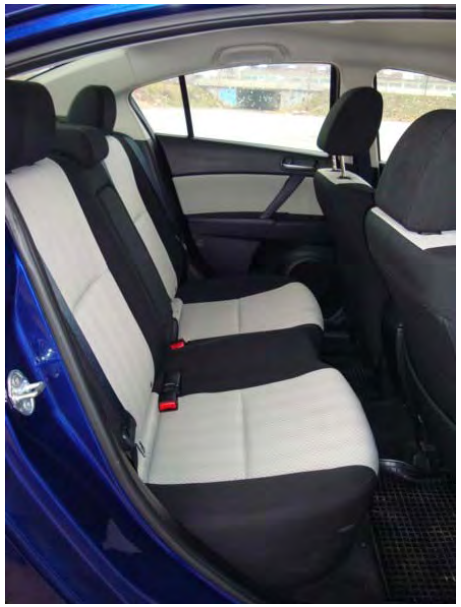
Nova Mazda 3 je, kao prethodna, kreirana u tzv. zoom-zoom filozofiji dizajna, čime se dobio izuzetan spoj ali i osjećaj sportskog i porodičnog automobila istovremeno. Ovu činjenicu itekako cijene mlađe i osobe koje se makar samo tako osjećaju. Prilazeći Mazdi sa strane, prvo što vam u oči „upada“ je, iako trodijelna, vrlo aerodinamična silueta. Počevši s prednje strane, odnosno same prednje maske automobila, preko poklopca motora, dominantne su zategnute linije relativno blagih lukova, koje se nastavljaju i preko putničkog prostora pa sve do poklopca prtljažnka kojeg karakterišu prilično ravne linije. Završnica automobila je oštro odrezana sa malim ispupčenjem na sredini koje kao da čini liniju simetrije vozila. Mora se naglasiti da su prelijepo oblikovana zadnja svjetla urađena u providnoj kristalnoj optici, što samo još više naglašava ljepotu automobila. Ono što izgleda pomalo neobično, neusaglašeno sa ostatkom automobila jeste znatno istureni zadnji odbojnik – možda je tako kreiran radi veće efikasnosti svoje namjene... Jedna od najupečatljivijih osobina prethodno pomenute 323-ice bila je njena mala visina, što se nikako ne može reći za novu 3-icu. Ali ipak, mora se priznati da je ovih 1470 mm visine ljepše „upakovano“, a time je olakšan ulaz putnicima jer i otvor vrata ima znatnu visinu iako je dio iznad zadnjih vrata skoro kupeovski spušten. Karakteristični detalji bočne siluete su blago ispupčeni,

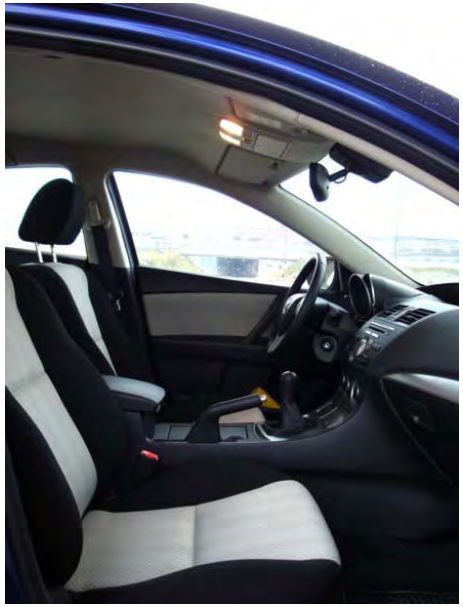
ali masivni prednji blatobrani, te oštro „zarezane“ linije prednjih i zadnjih svjetlosnih grupa što odlično izgleda. Testirani model Mazde 3 bio je opremljen i lakometalnim 17-inčnim naplacima, koje su u kombinaciji sa prekrasnom plavom (metalik) bojom bile kao šlag na tortu. Gledano sprijeda, 3-ica opet ima jednu ispupčenu liniju (kao i straga), koja dijeli dvije potpuno simetrične polovine automobila. Ipak, najmarkantniji dio čini veliki otvor na odbojniku, koji izgleda poput velikog osmjeha, te je podijeljen u više uskih proreza za usis zraka. U oblicima tih uskih usisa prepoznaćete elemente koji podsjećaju na

dalekoistočni stil gradnje stambenih objekata – uvijeno od sredine ka vani. A mnogobrojni otvori (ili bar imitacije otvora) se nalaze i ispod „velikog osmjeha“, na usni odbojnika, te na bokovima odbojnika unutar kojih su smještena svjetla za maglu, koja samo lijepo izgledaju. Ovo naglašavamo iz razloga što se jačina osvjetljenja svjetala za maglu može porediti sa jačinom osvjetljenja pozicionih svjetala! Nelogično, zar ne? Iako mnogi koriste svjetla za maglu u pogrešne svrhe (neopravdana upotreba je čak i zakonom regulisana), ona su jako bitan aktivni sigurnosni element vozila kojem se izgleda nije pridavalo previše pažnje. No, nemojte da ovo baci pogrešno svijetlo na Mazdu 3, jer je nova 3-ica zaista prelijep automobil.

Nakon smještanja u vozačko sjedište, i odabira idealne vozačke pozicije, osvrćete se oko sebe da vidite i osjetite šta to Mazda 3 nudi putnicima. Nešto što ćete sigurno primjetiti jeste raznovrsnost korištenih materijala: od jeftinije plastike, preko kvalitetnijih poliuretanskih dijelova, hromiranih detalja, različitih materijala presvlaka na sjedištima, pa sve do kožnih detalja. Ali sve ovo je odlično osmišljeno na način da se dobije što veća efikasnost a pri tome ne podiže cijena koštanja. U prevodu rečeno, jeftiniji materijali su korišteni upravo tamo gdje vam to i neće smetati, a kvalitetniji su smješteni na mjesta gdje želite da osjetite kvalitet, npr. obruč upravljača je opšiven kožom i odlično leži u rukama i prenosi komande/informacije od vozača i ka vozaču! Usput rečeno, na upravljaču se nalaze i komande audio uređaja, putnog računara i tempomata, koje su dobro ergonomski raspoređene te ni u jednom trenutku ne osjetite opterećenost tolikim brojem komandi. Instrument tabla je dizajnirana u obliku 2 ukoso presječena cilindra unutar kojih se nalaze analogni obrtomjer i brzinomjer sa ponekom signalnom lampicom, a između njih je smješten digitalni pokazivač nivoa goriva te ostatak signalnih lampica. Ispod „plašta“ koji pokriva zajedno i centralnu konzolu i instrument tablu, smještena su dva odvojena displeja različitih namjena koji estetski zaista ne izgledaju lijepo.

Prvi razlog leži u tome što je različita boja svjetlosti kojom su osvijetljeni (plava i narandžasta) i grafika u kojoj su dizajnirani a drugi je njihova znatna dimonziona razlika. Iako jedan displej služi za prikaz informacija sa audio i klima uređaja a drugi za informacije o potrošnji goriva i prosječnoj brzini, mišljenja smo da bi jedan displej (koji bi eventualno bio malo veći u odnosu na postojeće) bio mnogo bolje rješenje po pitanju estetike. Glavni dio centralne konzole je uredno osmišljen i skoro potpuno simetričan. Komande audio uređaja i regulatora klima-uređaja su pregledne i vrlo intuitivne za korištenje, dok malih zamjerki imamo na komande za uključenje klime i usmjeravanje strujanja zraka, koje su smještene nisko ispred ručice mjenjača, pa im preglednost i dostupnost nisu baš „na nivou“. Sama ručica 5-stepene transmisije je presvučena kožom što, uz kratak i prezican hod, daje poseban ugođaj. Ručna kočnica je osmišljena tako da ima nešto visočiji položaj kada je otpuštena, tako da podsjeća na one iz automobila posebno pripremljenih za „drift“ takmičenja, pa vam neće trebati mnogo vrmene da i vi zaželite koji put okrenuti automobil „pod ručnom“. Po pitanjima komfora i udobnosti, može se reći da je Mazda 3 sedan – prosjek klase kojoj pripada. Prilično tvrda sjedišta nude dosta prostora, kada je riječ o prvom redu sjedišta, ali su ipak svojim oblikom





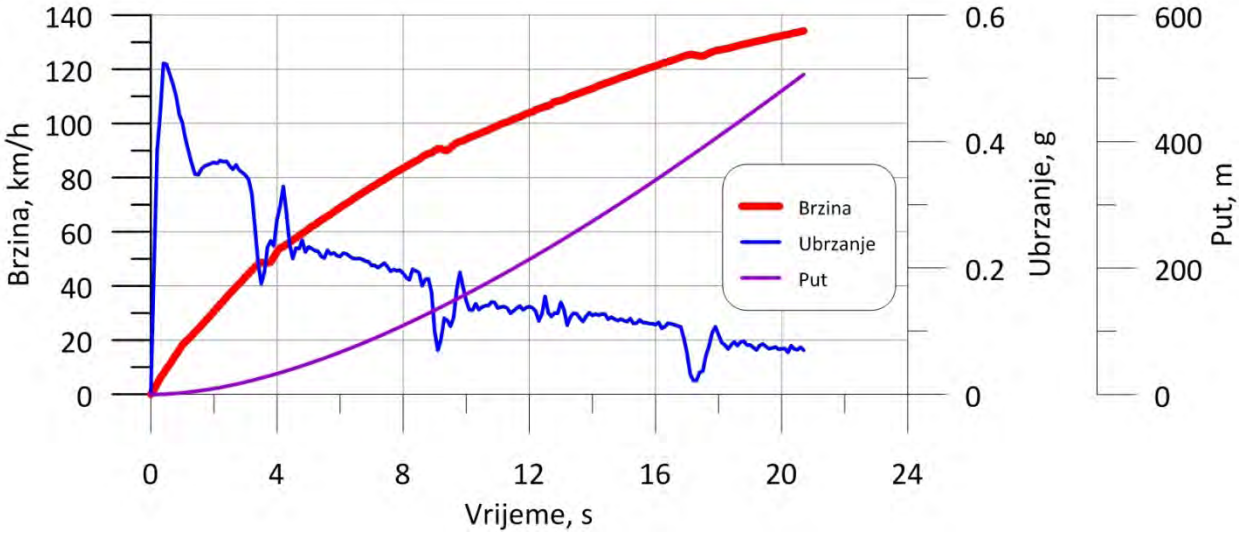
prilagođena svakodnevnom korištenju vozila bez pretjeranih izbočina za boje držanje tijela. Ukoliko govorimo o zadnjoj klupi, prostora neće nedostajati po širini i visini ni za tri odrasle osobe ali je prostor za noge (koljena) prilično skučen. Prtljažnik sa osnovnih 430 l zapremine je i više nego solidan, ali pristup prtljažnom prostoru može biti otežan zbog malog otvora i visokog utovarnog ruba, naročito ako su u pitanju kabasti predmeti. Možda bi bolja varijanta bila da su osmišljena „peta vrata“ uz isti dizajn eksterijera? Mnogo bi se dobilo na praktičnosti a ne bi izgubilo na dizajnu...

S obzirom da smo Mazdu 3 sedan 1.6 MZR imali na testu 7 dana, sa punom pažnjom smo se mogli posvetiti svakom njenom segmentu. Ipak, pošto je ekipa Full Motion-a mnogo više tehnički orjentisana, logično je da segment testa koji nas najviše interesuje čine rezultati koje postiže upotrijebljena tehnika, tj. dinamičke karakteristike. No, prvo riječ-dvije o korištenoj tehnici na testnoj Mazdi. Izvor energije (ne računajući rezervoar goriva) je činio benzinski motor radne zapremine 1,6 l koji ostvaruje maksimalnih 77 kW (105 KS) pri 6000 o/min a najveći obrtni moment od 145 Nm postiže na 4000 o/min - standardna tehnika današnjice sa 2 bregaste osovine u glavi motora, 16 ventila i direktnim ubrizgavanjem goriva (zadovoljava Euro 4 norme o izduvnim gasovima). Tok snage od motora teče preko 5 stepene transmisije na prednje točkove. Pošto Mazda 3 dijeli istu platformu sa Ford Focusom, koji već tradicionalno ima odlično podešen ovjes, ležanje na cesti predstavlja jedan od najjačih argumenata Mazde 3 jer kombinacija prednjih MacPherson opružnih nogu i zadnje multilink osovine funkcioniše odlično. A sada o ostvarenim rezultatima... Ako gledate samo brojeve na papiru za motor koji je bio u testnom modelu, odnosno u Mazdinom katalogu, vidjećete da je odnos snage motora i mase (praznog) vozila sasvim solidan sa nešto preko 11 kg mase po 1 KS. Uz ovaj odnos

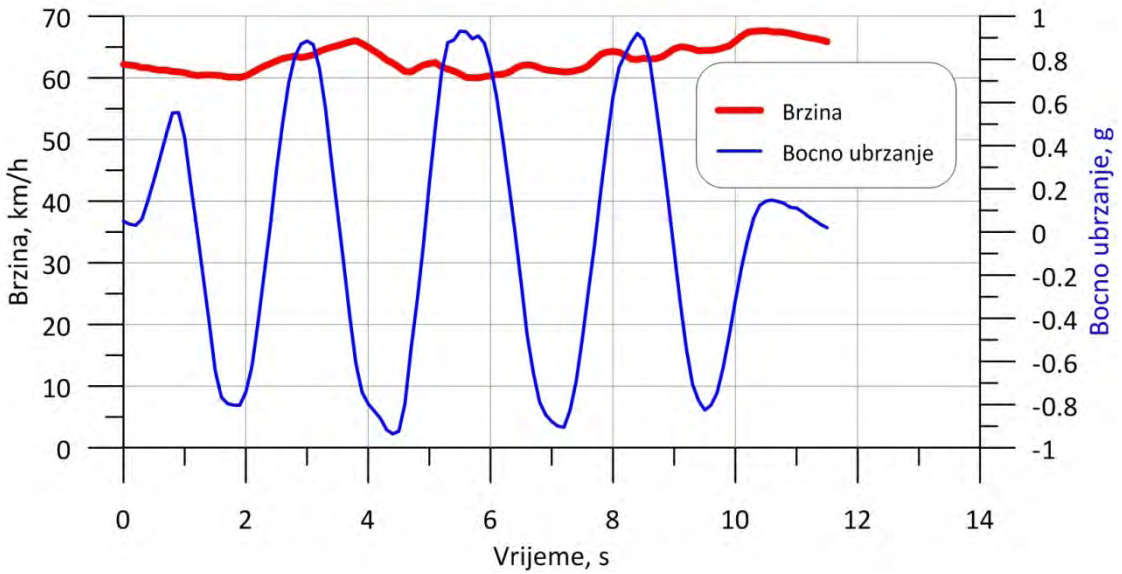
naravno, ne mogu se očekivati super-sportski rezultati, pa tako fabrički navodi za ubrzanje od 0 do 100 km/h kažu da ono iznosi 12,2 s. Međutim, ekipa Full Motiona je taj navod popravila za čitavu sekundu, jer smo ostvarivali ubrzanje od 0 do 100 km/h za 11,2 s što se može i vidjeti sa dijagrama ubrzanja. Iskreno govoreći, vrlo smo ponosni na ovaj podatak jer je (naročito kod relativno malih motora kao što je ovaj sa 1,6 l zapremine) vrlo teško biti bolji od fabričkih navoda čak i za jednu desetinku, a mi smo uspjeli za čitavu sekundu! No i pored „popravljenog“ ubrzanja, nećete osjetiti onaj poseban ugođaj kada se tijelo „zalijepi“ za naslon usljed G sila, jer 145 Nm ne djeluje baš uvjerljivo na cesti.

Jednostavno, nije to – TO!

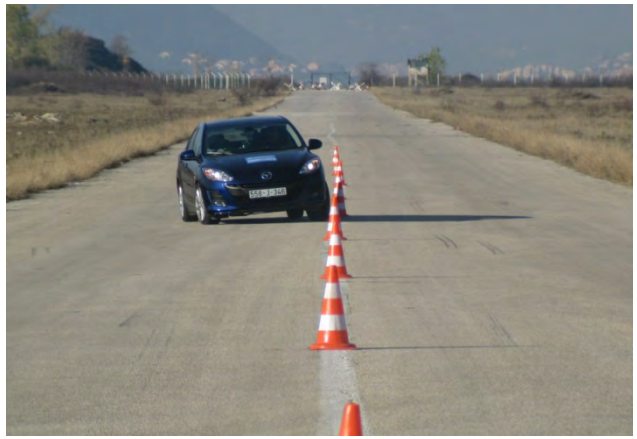
Ali ako TO pogledamo iz druge tačke gledišta, možda je to samo do odlične konstrukcije vozila i ovjesa, jer je ova Mazda sposobna da „kroti“ mnogo, mnogo veću snagu od one koju ispoljava testirani 1,6-litarski motor. Prolasci kroz zavoje i šikane jednostavno oduševljavaju jer je preciznost osjetljivost upravljačkog sistema fantastična, a već nahvaljeni ovjes je skoro nevjerovatno dobro podešen. S obzirom da je u vrijeme odvijanja testa upravo stupila na snagu zakonska odredba o obaveznoj zimskoj opremi (novembar) iako je bilo izuzetno lijeo i toplo vrijeme, na Mazdi bili namontirani zimski pneumatici BF Goodrich dimenzija 205/50 R17. Ovo je znatno kvarilo ostvarene rezultate jer je

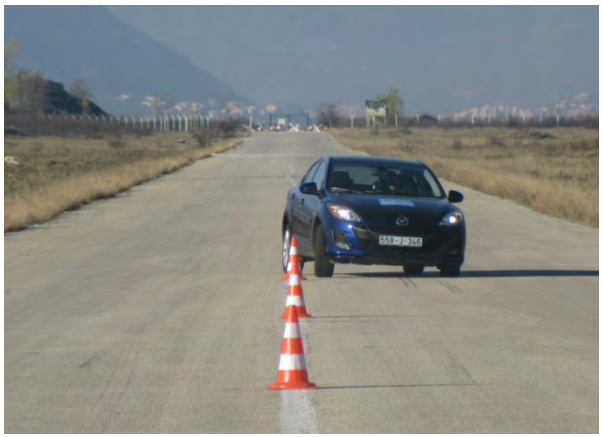


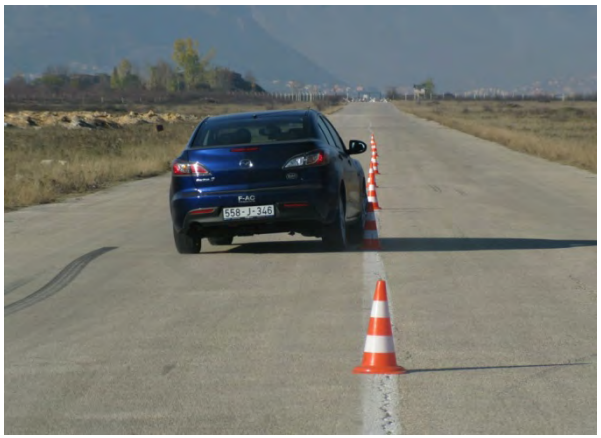
opštepoznato da se zimski pneumatici lošije ponašaju po suhoj i toploj podlozi u odnosu na ljetne. No i pored toga ostvareni su odlični rezulatati, pa nam samo ostaje žal i želja da probamo ovu mazdu sa ljetnim pneumaticima. Prosječna brzina na slalom testu je iznosila preko 63 km/h a kakva bi situacija bila da su ljetni pneumatici – možemo samo zamišljati. Vrlo uočljivo na dijagramu je to da brzina niti u jednom trenutku nije pala ispod vrijednosti 60 km/h!



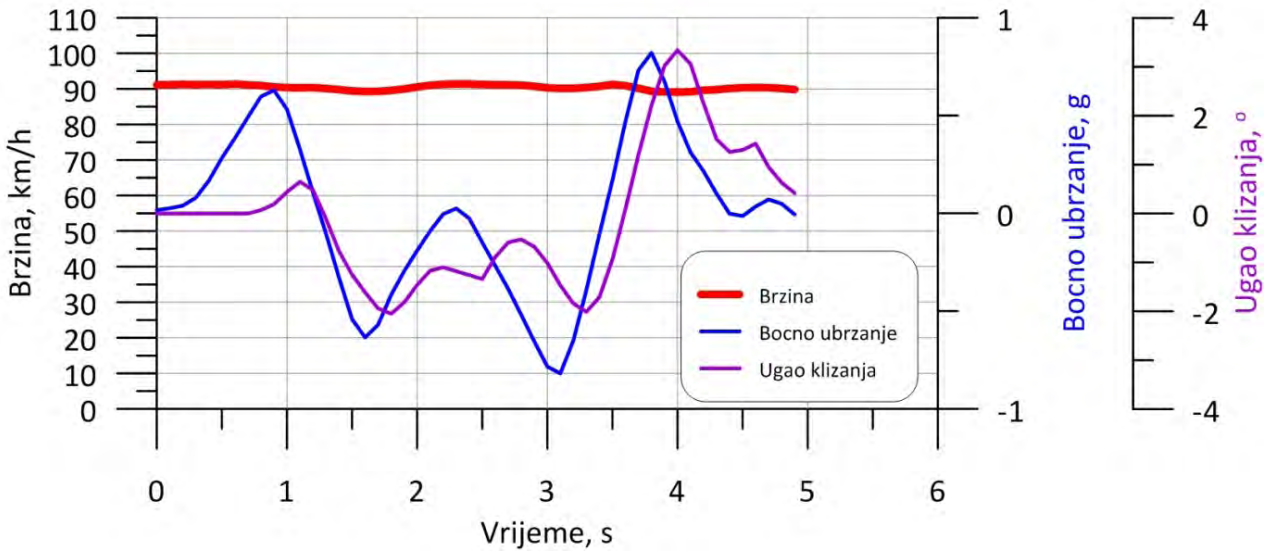
Slalom test



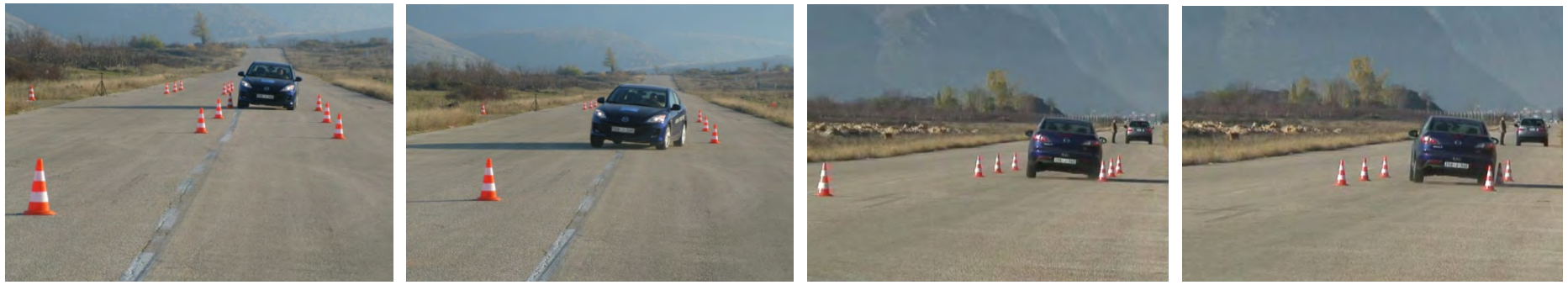




Zbog znatno dužeg zadnjeg prevjesa nego u slučaju Mazde 3 Sport (klasični kompakt) u trećem segmentu los-testa se javljalo blago zanošenje zadnjeg dijela (pri brzinama od 100 km/h i više) što se vrlo lako popravljalo reakcijama na upravljaču. Ono što je vrlo uočljivo na dijagramima jeste to da je vrijednost bočne sile pri oba prethodna testa dostizala vrijednost od skoro 1G i pri tome ostajalo potpuno stabilno što je zaista zapažen rezultat za normalno cestovno vozilo.

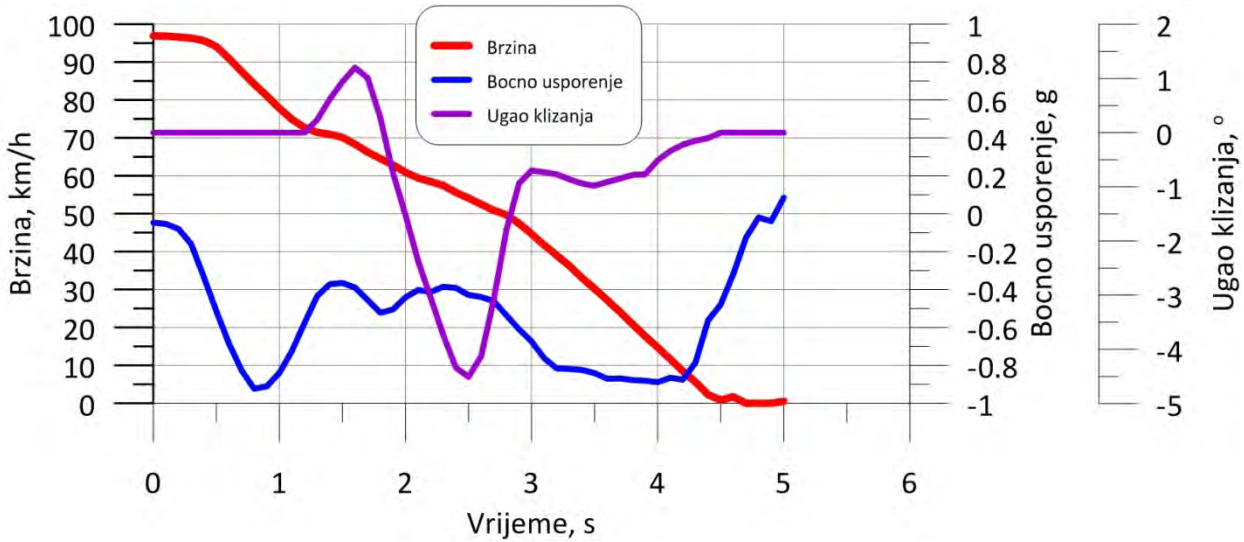


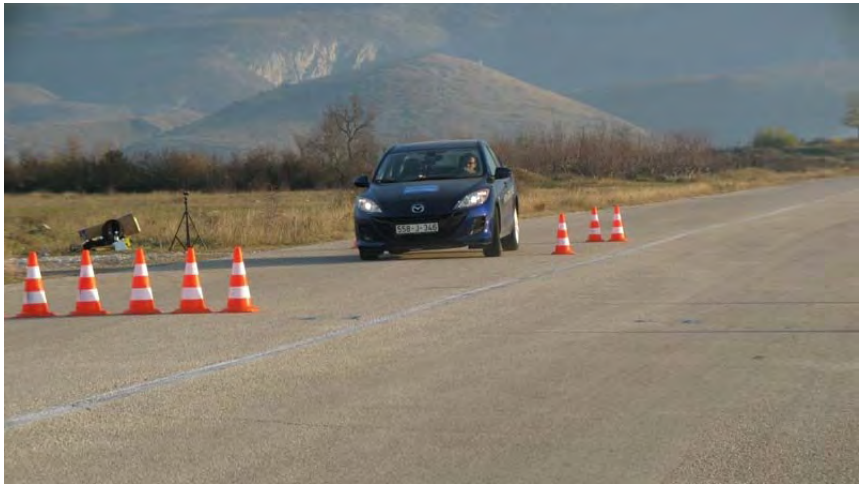
Los test

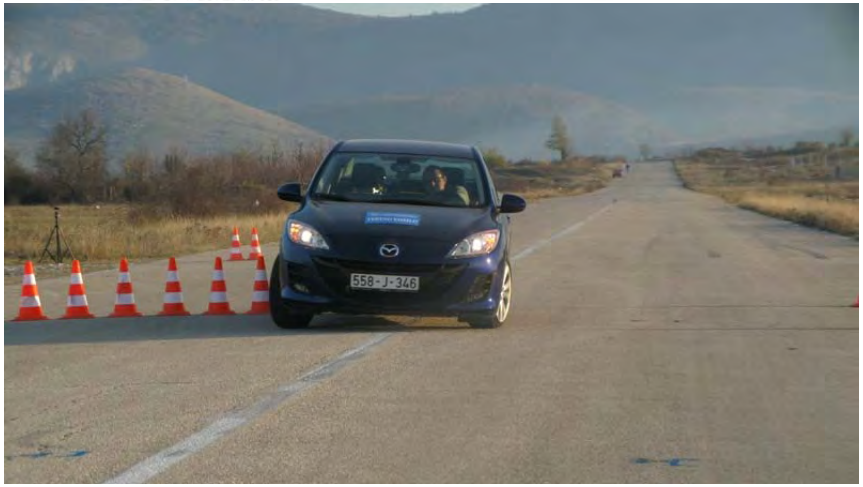


Los-test sa ovom Mazdom je prava uživancija uz pomoć super preciznog upravljačkog mehanizma koji pruža odličan „feedback“ vozaču zahvaljujući dobro podešenim elektronskim komponentama koje regulišu „tvrdoću“ i odziv servo upravljača u zavisnosti od brzine vozila.

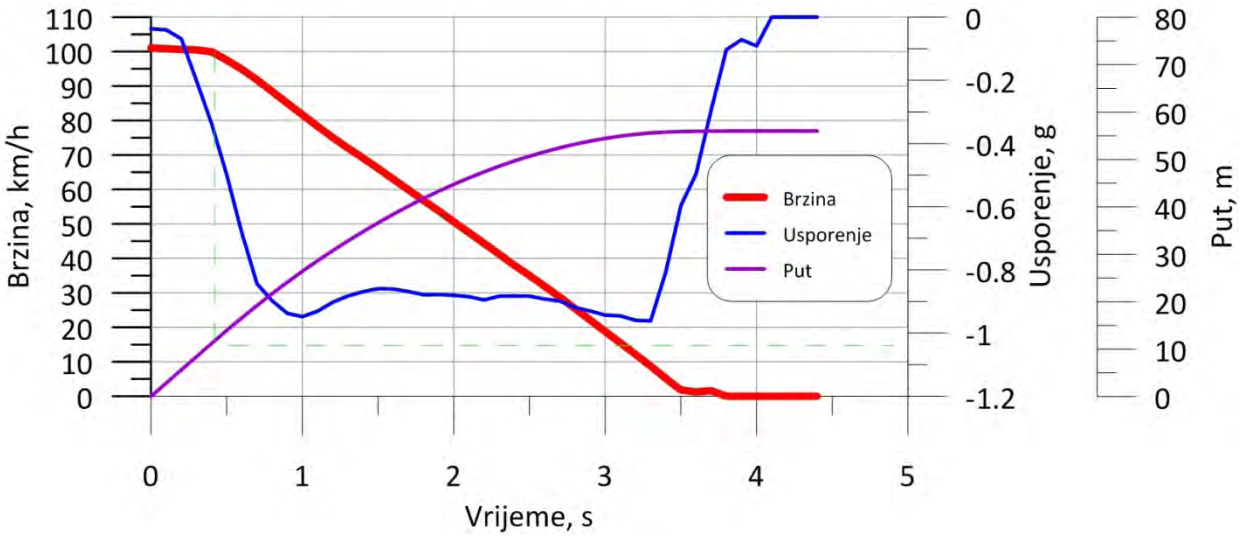
Na našem posebnom testu kočenja sa izbjegavanjem prepreke, Mazda 3 sedan je još jednom pokazala pravu formu sportski nastrojenog vozila po pitanju upravljivosti, ovjesa, kočenja i općenito cjelokupnog ponašanja jer ni jednom nije desio trenutak kada osjetite da bi evenzualno mogli izgubiti kontrolu nad vozilom. Ovaj test je specifičan po tome što se na zaustavnom putu na dužini od 30 m od početka kočenja postavlja prepreka koju je potrebno izbjeći a da se pri tome ne izgubi kontrola nad vozilom niti obori prepreka. Početne brzine prije početka kočenja iznose od 80 do 100 km/h.

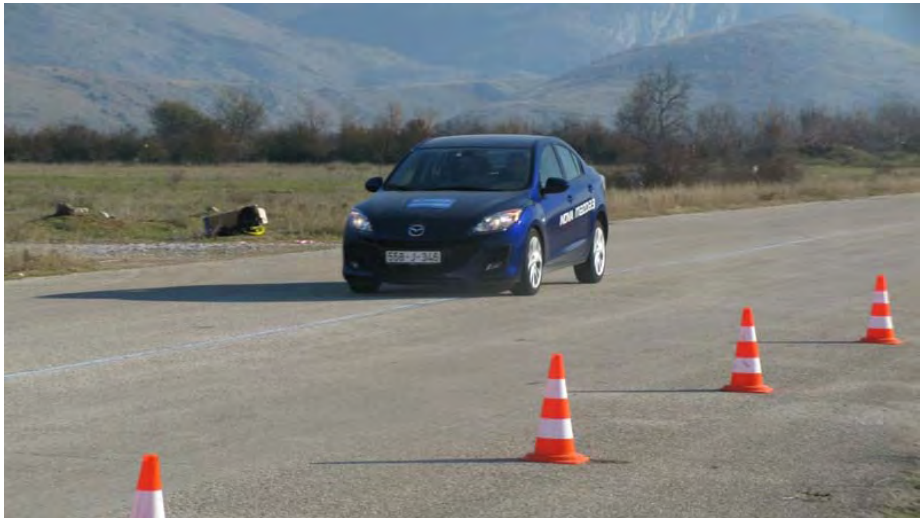


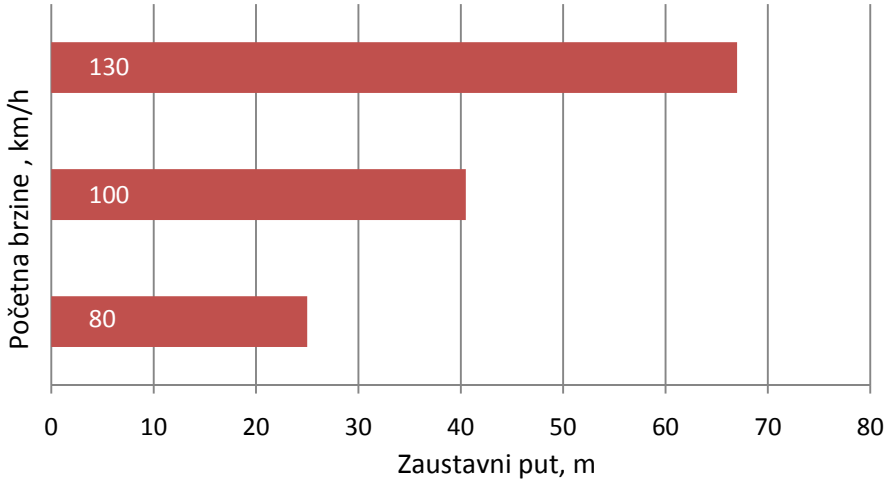




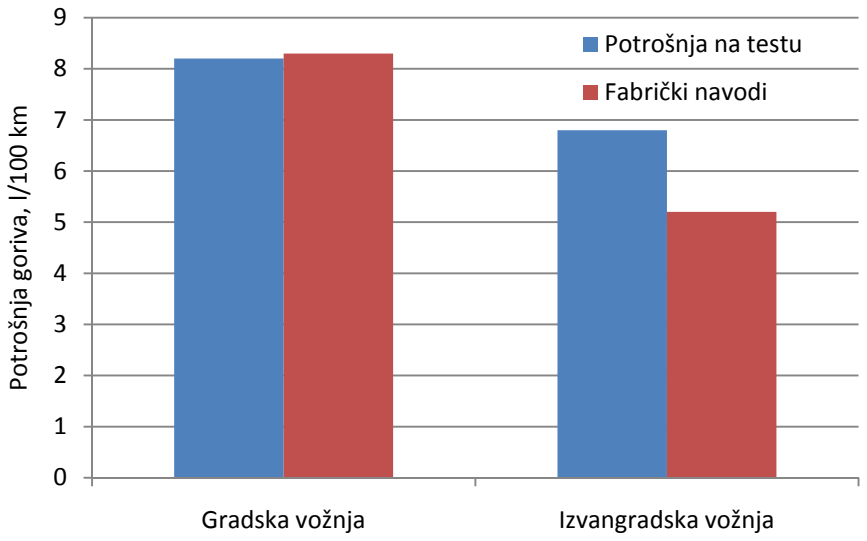
Na standardnom testu kočenja, kočioni sistem potpomognut ABS, EBD (elektronska raspodjela sile kočenja) i EBA (pomoć pro naglom kočenju) sistemima je funkcionisao besprijekorno ali je zaustavni put bio malo duži od očekivanog zbog već pomenutih zimskih pneumatika. Sa brzine od 100 km/h do potpunog zaustavljanja bilo je potrebno malo preko 40 m, a sa 80 km/h oko 25 m.





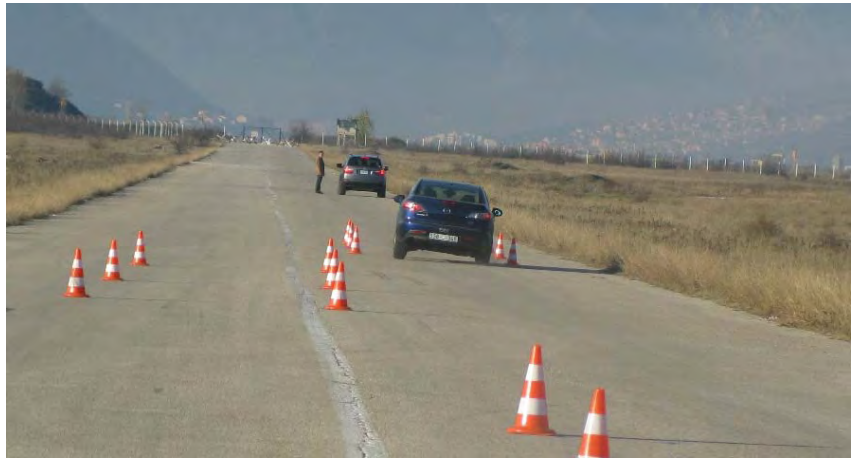


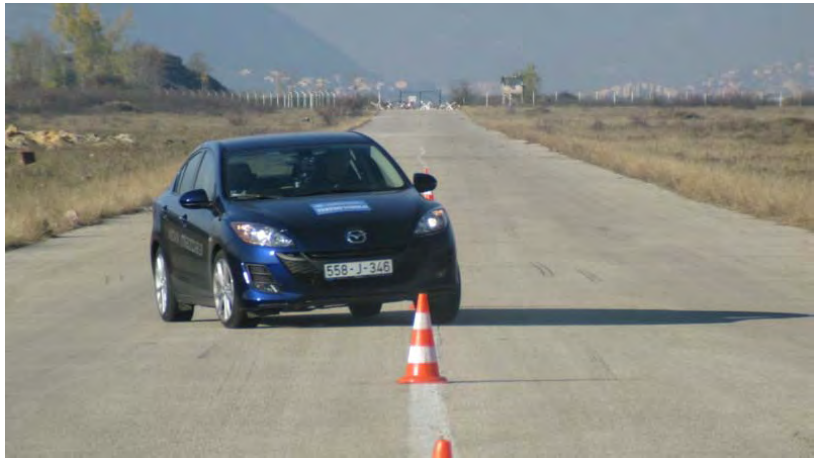
Ipak, možda odlučujuća stavka pri kupovini vozila predstavlja ekonomski aspekt u koji je sadržana potrošnja goriva. Iako fabrički navodi kažu da Mazda 3 sedan 1.6 MPS pri otvorenoj vožnji troši 5,2 l/100 km, rezultati testa kažu da morate jako, jako štedljivo voziti da bi ostvarili prosječnu potrošnju nešto ispod 6,5 l/100 km na otvorenoj cesti! Prosjek testa za ovaj vid vožnje je iznosio 6,8 l/100 km uz prosječnu brzinu od 68 km/h! Po pitanju gradske vožnje, situacija je mnogo bolja sa potrošenih 8,2 l/100 km bezolovnog benzina (u prosjeku), jer fabrički navodi iznose 8,3 l/100 km. Na nazaobilaznom cestovnom testu na dionici Krupac – Igman, gdje se vozilo izlaže krajnjim maksimumima u svakom pogledu, Mazda 3 sedan 1.6 MPS je prosječno trošila 18,5 l/100 km uz prosječnu ostvarenu brzinu od 90 km/h! Iako vrijednost prosječne brzine ne izgleda nešto naročito, bitniji su bili prolasci kroz krivine gdje se nije gubilo znatno brzini zbog odličnog ponašanja na cesti. Ali još jednom napominjemo da je u pitanju ekstremna situacija koja se rijetko može desiti u normalnom eksplaoatacionom vijeku vozila.

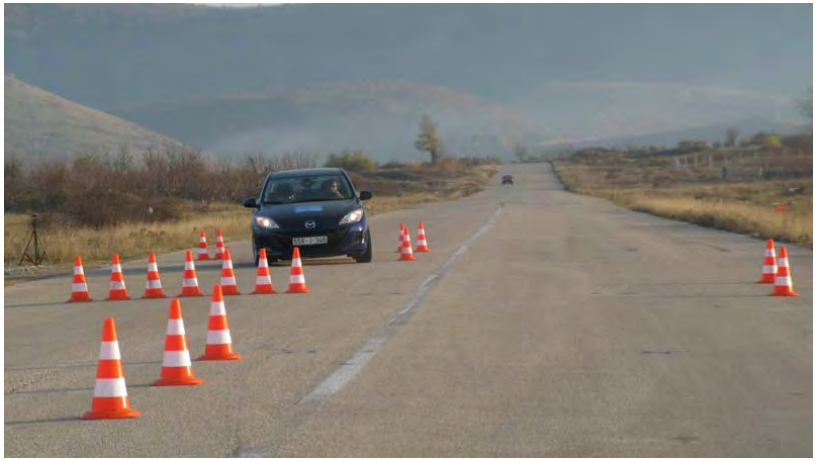


Na kraju da zaključimo priču o Mazdi sedan 1.6 MPS... Sa bogatim TX paketom dodatne opreme koji uključuje mnogo toga, gdje bi nam trebala čitava rubrika da navedemo sve što dolazi uz ovaj paket opreme, testirana model Mazde košta 39 700 KM do registracije. Za ovaj novac se zaista dobija vozilo koje ima potencijal sportiste (dizajn i ponašanje na cesti), jako dobre prostorne kapacitete, materijale i završnu obradu. Ali... prema našem mišljenu, nema adekvatan motor! Ova mazda je napravljena za mnogo veći motor i veću snagu s obzirom na njen potencijal. Preporuka ekipe Full Motion bi bila da, ako imate još dodatnih 1600 KM, kupite model sa 2.0 benzinskim motorom i 150 KS! Tek tada će te osjetiti pravu moć nove Mazde 3! Također, smatramo da se ekonomski aspekt po pitanju potrošnje goriva, neće pogoršati u odnosu na 1,6-litarski motor – može se smo popraviti, ma koliko to zvučalo nevjerovatno! A ako vam je baš do toga stalo, nije potrebno ni mnogo doplatiti za dizelski motor.

FOTOGALERIJA MAZDE U AKCIJI







OCJENE	MAZDA 3 SEDAN 1.6 MPS
Dizajn 1 2 3 4 5 6 7 8 9 **10**	Iako je zoom-zoom filozofija dizajna poznata sa prošle generacije, ovdje je to izraženo u pravom sjaju genijalnosti
Interijer 1 2 3 4 5 6 **7** **8**	Sasvim prihvatljiv i simpatičan, bez posebnih ekstravagantnih pretenzija
Ergonomija 1 2 3 4 5 6 7 **8**	Tu i tamo se može naći poneka zamjerka o nekim ergonomskim rješenjima
Klimatizacija 1 2 3 4 5 6 7 8 9 **10**	Bezprijekorna
Ponuda prostora naprijed 1 2 3 4 5 6 7 8 **9**	Sasvim dobra ponuda prostora u svim pravcima
Ponuda prostora pozadi 1 2 3 4 5 6 7 **8**	Odrasle osobe mogu se žaliti na nedostatak prostora za noge
Prtljažnik/nosivost 1 2 3 4 5 6 **7**	Gubi bodove zbog malog otvora i visokog utovarnog ruba, inače, 430l u osnovi je jako dobro
Motor 1 2 3 4 5 6 **7**	Iako svi podaci i rezultati ne govore ništa loše o ovom motoru, ipak se stvara utisak da bi trebao i mogao bolje
Transmisija 1 2 3 4 5 6 7 8 **9**	Precizan i kratak hod ručice su za svaku pohvalu, evntualno se nekad može osjetiti blago zapinjanje (krajnja rijetkost)
Upravljivost 1 2 3 4 5 6 7 8 9 **10**	Super precizni elektro-hidraulični upravljački sistem je za svaku pohvalu
Kočnice 1 2 3 4 5 6 7 **8**	Da smo imali priliku testirati Mazdu sa ljetnim pneumaticima rezultati bi sigurno bili mnogo bolji
Ponašanje u vožnji 1 2 3 4 5 6 7 8 9 **10**	Kombinacija odličnog upravljačkog sistema i još boljeg ovjesa je bez presedana
Stabilnost 1 2 3 4 5 6 7 8 9 **10**	Ni u jednom trenutku se dostiže osjećaj gubitka kontrole nad vozilom
Ubrzanje 1 2 3 4 5 6 7 **8**	Uspjeli smo popraviti fabričke navode za čitavu sekundu, Ali to i dalje ostaje u prosjecima klse kojoj pripada
Elastičnost 1 2 3 4 5 6 **7**	Ovdje najviše leži onaj osjećaj o motoru „nije to - TO"
Maksimalna brzina 1 2 3 4 5 6 7 **8**	188 km/h je sasvim solidan rezultat
Potrošnja u gradskim uslovima 1 2 3 4 5 6 7 8 **9**	Poredeći Mazdu sa konkurencijom, prosječnih 8,2 l/100 km izgleda jako dobro
Potrošnja na otvorenom putu 1 2 3 4 5 6 7 **8**	U ovom segmentu se zaista nismo mogli ni približiti fabričkim navodima od prosječnih 5,2 l/100 km
Komfor 1 2 3 4 5 6 7 **8**	Iako su i ovjes i sjedišta tvrdo podešeni, nećete osjetiti znatan manjak komfora
Serijska oprema 1 2 3 4 5 6 7 8 **9**	Uz paket opreme TX se zaista dobija mnogo, pa ako želiete da uštedite na cijeni, možete se odreći pokoje stvarčice
Finalna obrada 1 2 3 4 5 6 7 **8**	Prosjek klase
Cijena 1 2 3 4 5 6 7 **8**	Cijena ovog modela je sasvim opravdana pa i povoljna, ali Za malo više novca možete dobiti mnogo bolji motor
KONAČNA OCJENA: 8,5 1 2 3 4 5 6 7 8 **9**	187 od 220 mogućih bodova