

Supertest (100.000 km)

# Mazda5 CD110 TX

Mazda5 je za nekdanjo mazdo 323 drugi izdelek te japonske družbe, ki je na našem preizkusu prevozil 100 tisoč kilometrov. Po dobrih dveh letih in pol uporabe smo strnili vtise.

Mazdinega enoprostorca smo na teh straneh nazadnje dobobra popisali po treh četrtinah supertestne preizkušnje, po katerih je z izjemami izstopal vtis, da se še ni postaral. Odtlej je do konca preizkušnje enkrat pregorela desna zasenčena luč, ki je bila očitno slabo zamenjana. Z žarnicami smo imeli na supertestu še največ križev, nekoč sta hkrati odpovedali v obeh sprednjih lučeh. Drugi problematičen del je bil ključ z daljinskim upravljalcem. Na testu smo pravzaprav uporabljali dva, in to potem, ko so se nekoč vrata neprijetno sama zaklenila, ko je bil ključ v kontaktni ključavnici. Moralimo si sposoditi rezervnega. Ko



Sedežni sistem je prilagodljiv, a je bilo za nas pomembno predvsem preprosto podiranje naslonjal v ravno dno. Zadnjega para sedežev skoraj nismo potrebovali.

smo nenavadni pripetljaj poskušali ponoviti in mu priti do dna z rezervnim ključem v žepu, se stvar ni več ponovila! Daljinec je začel do-



kaj hitro pešati in podobno se je pred koncem preizkušnje zgodilo tudi z drugim primerkom, v katerem očitno odpoveduje baterija.

Mazda5 je že po svoji zasnovi dokaj praktičen avtomobil, primeren za vse vrste prevozov. Sedežna prilagodljivost je zelo dobra, zdelo se je uporabno, da se druga vrsta preprosto podre v dno in da takoj nastane povsem ravna površina. Verjetno



Z mazdo5 smo se vozili po vsej Evropi in v dveh letih in pol nabrali 100 tisoč kilometrov. Enoprostorec z dizelskim motorjem je bil uporabno vozilo.



Dve od redkih vidnih sledi obrabe, ki nista posledica naših dejanj, sta odstopenje gume na vratih in oguljena krogla prestavne ročice.



Z drsnimi vrati smo imeli sem in tja kako težavo (zimsko zmrzovanje), a za vsakdanje življenje so resnično praktična.



## Sedanja vrednost supertestne mazde5

Ko smo marca leta 2006 v roke dobili ključke supertestne mazde5, smo še plačevali s tolarji. Smo jih pa že znali preračunati v evre, tako da vemo, da je bil avtomobil vreden 24.800 evrov. Že po polovici poti, torej po 50.000 prevoženih kilometrih, smo sodelavce slovenske podružnice Eurotaxa prosili za izračun takratne kotacije avtomobila – v dobrem letu je izgubil nekaj več kot tretjino prvotne vrednosti. Po koncu supertestu smo preverili, koliko bi zdaj odšteli za 34 mesecev staro mazdo5. Skupni znesek je zaradi preveč prevoženih kilometrov (povprečni voznik bi jih v tem času zbral 40.500 manj) zmanjšan za konkretnih 1750 evrov, kovinska barva je ocenjena na 270 evrov. Pod črto to pomeni, da je mazda5 vredna 12.975 evrov, v času testa pa je izgubila 11.825 evrov oziroma 47,7 odstotka prvotne vrednosti. B. O.



## Stroški supertesta: mazda5 CD110 TX

starost vozila prevoženih kilometrov		34 mesecev 100.000	
			275,70 €
servisni pregled (delo)	3x		
motorno olje	14,1 litra	316,03 €	
čistilec olja	3 kosi	52,26 €	
čistilec zraka	3 kosi	81,23 €	
čistilec za cvetni prah	2 kosa	83,04 €	
čistilec goriva	1 kos	68,76 €	
zavorna tekočina	750 ml	10,97 €	
zavorne ploščice, spredaj	1 komplet	103,67 €	
zavorne ploščice, zadaj	1 komplet	69,48 €	
hladilna tekočina	0,5 litra	2,70 €	
metlica brisalnika	1 komplet	49,65 €	
drobni material		18,66 €	
skupaj stroški materiala			856,45 €
povprečna poraba goriva	7,71 l/100 km		
stroški za gorivo (dizel)	7.707,56 litra	7.044,71 €	
stroški obveznega zavarovanja			1.634,66 €
sedanja vrednost vozila (Eurotax)		12.975,00 €	
izguba vrednosti		47,68 %	11.825,00 €
skupaj stroški supertesta			21.636,52 €
stroški na prevožen kilometer	100.000 km		0,2164 €

DELO



Prtljažnik je dober, zelo uporabno je plastično korito. Mnenja o pregradni mreži so bila različna, predvsem se nismo najbolje znašli pri njenem odstranjevanju in smo poškodovali blago na stropu.

bi na prste ene roke lahko prešteli voznje, ko smo iz dna izvlekli tudi šesti in sedmi sedež. Grdo smo notranjost avtomobila poškodovali z nameščanjem in snemanjem železne pregradne mreže (nekdo jo je imenoval zaporniška), pri čemer smo bili pre malo potrpežljivi, po drugi strani pa že sam dodatek ni najbolj dodelan. Dvoja drsna vrata niso simbol estetike, tudi sistem njihovega zapiranja in odpiranja ni vrhunski, so pa nedvomno zelo uporabna in močno lajšajo življenje s takšno vrsto avtomobila. Posebno lepo ni delovalo niti plastično korito v prtljažniku, a eleganca gor ali dol, korito je prava stvar, zlahka ga izvlečeš in očistiš. Ne drag, vendar nadvse koristen pripomoček.

Mazda5 je z 2,0-litrskim dizelskim motorjem hvaležno in dovolj lahkonotno vlekla na dolge razdalje, tudi ko je bila popolnoma naložena in obtežena. Poraba je bila zelo solidna in ni trpela ob težji nogi. Proti koncu preizkušnje so se v naši knji-

gi vtisov pojavili vpisi, da motor tu in tam že preveč »rožlja«. Podobno se nam je proti koncu supertestov dogajalo z marsikaterim dizelskim avtom, verjetno je del razlage tudi v prepogostem in prehitrem pritiskanju na plin neogretega stroja. Še najbolj je pri Mazdinem enoprostorcu motila nizka oddaljenost od tal, naložen je tako prevečkrat po-

drsal kak kamen. Dobro se je končala tudi zelo nevarna situacija, ko je spredaj vozeč avtomobil izgubil sprednji spojler. Ta je priletel pod mazdo, se zataknil za prednjima kolesoma in razcefral plastično zaščito podvozja. Na srečo nič drugega. GAŠPER BONCELJ, foto Boštjan Okorn, Andrej Krbavčič, Tim Malavašič, Simona Škul Tomič

## Tehnični podatki

	mazda5 2.0 CD110 TX
motor / število ventilov na valj	dizelski, vrstni, štirivaljni / 4
gibna prostornina v ccm / največja moč v kW (KM) pri v/min	1998 / 81 (110) pri 3500
največji navor v Nm pri v/min	310 pri 2000
vrsta pogona / menjalnik, število prestav	prednji / ročni, 6
dimenzija pnevmatik, zavore spredaj/zadaj	195/65 R15, kolturni / kolturni
masa praznega vozila / največja dovoljena masa v kg	1540 / 2225
dolžina * širina * višina / medosna razdalja v mm	4505 * 1755 * 1665 / 2750
prostornina prtljažnika / posode za gorivo v litrih	112 do 1566 / 60
največja hitrost v km/h / pospešek 0-100 km/h v s	179 / 12,9
poraba goriva (EU) v l/100 km (izpust CO <sub>2</sub> v g/km)	7,3 / 5,7 / 6,3 (173)
splošno jamstvo / jamstvo zoper prepreženje	3 leta ali 100.000 km / 12 let
uradni zastopnik, prodajalec	MMS, Ljubljana
maloprodajna cena: osnovna / testnega vozila	24.800 € / ni več naprodaj

### stroški paketnega zavarovanja pri Zavarovalnici Maribor, d. d. (cene premij so informativne)

obvezno avtomobilsko zavarovanje 576,94 €  
kasko zavarovanje (z odbitno franšizo 1%) 764,90 €

### financiranje pri Summit Leasing Slovenija (doba vračanja 60 mesecev)

kredit, obrestna mera 3M Euribor, vrednost kredita: 21.000 evrov  
stroški odobritve in zavarovanja 659,80 €  
mesečni obrok / EOM 402,63 € / 7,22 %

### finančni lizing, obrestna mera 12M Euribor (pri lizingu je treba vozilo kasko zavarovati):

polov in stroški odobritve 8.244,56 €  
mesečni obrok / EOM 356,38 € / 11,08 %

Vsi izračuni in EOM so informativni, veljajo za ceno testnega modela. EOM se lahko spremeni, če se spreminjajo stroški odobritve, stroški zavarovanja, obrestne mere za posojilo odzroma lizing, dan in mesec črpanja posojila. EOM je bil izračunan na dan 20. 8. 2008.

DELO

Tehnični drobnogled

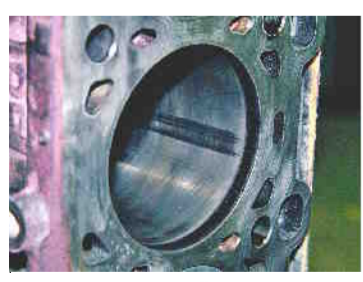
# Japonska prepričljivost z nekaj nelagodja

Pred finalom sto tisoč kilometrov dolgega testa je bilo pričakovanje še večje kot ponavadi. Z mazdo5 smo namesto 50 tisoč kilometrov prevozili dvakrat daljšo razdaljo, kar je za mehaniko in njeno trpežnost brez dvoma resnejši izizz. Pregled avtomobila, ki smo ga izvedli neodvisno v prostorih Avto-moto zveze Slovenije, je postregel z veliko zanimivostmi in med njimi je bila le peščica takšnih, ki so lahko razlog za skrb.



Naša poslednja pot z mazdo5 je vodila v ljubljanske prostore Avto-moto zveze Slovenije, kjer smo po sto tisoč kilometrih pregledali večino njenih mehansko najbolj obremenjenih sestavnih delov.

nje motorja in katalizatorja, ni bilo. Pred prihodom »razdiralne« ekipe, odgovorne za mehaniko, je petica prestala še en test. Na merilni stezi smo preverili delovanje blažilnikov. Rezultat je bil spodoben, sploh glede na prevožene kilometre. Blažilniki delujejo korektno in v skladu z dovoljenimi odstopanji. Menjava še ni potrebna, drži pa, da svojega poslanstva ne opravljajo



Obraba drsnih površin na stenah valjev je bila opazna in izmerljiva. Poleg motičnih bočnih lis smo izmerili 0,02 milimetra ovalnosti in za 0,03 milimetra povečan premer.



Sklopka je dočakala sto tisoč prevoženih kilometrov v spodobnem stanju. Dobro sta se odrezala tudi vztrajnik in potisna plošča, kjer nismo odkrili znakov pregrevanja.



Na najbolj izpostavljenih delih oljne črpalke, ki je nameščena v oljno korito in skrbi za pravilno distribucijo mazalnega olja po motorju, nismo opazili vidnejših znakov obrabe.



Za dodaten prepričevanje v motorju je od začetka do konca brezhibno skrbel turbopopolnilnik znamke IHI s spremenljivo geometrijo vodilnih lopatic s klasičnim pnevmatskim krmiljenjem.



Pogonski polosi sta prestali več kot dvoletno mučenje brez omembe vrednih nepravilnosti in obrabnih sledi.



tako dovršeno kot na začetku življenjske poti. Zanimivejši del je sledil z razdiranjem motorja, in ko je bil ta po nekaj urah razstavljen skoraj na prafaktorje, je s svojimi merilnimi urci in drugo tehniko prišel na vrsto mojster iz podjetja Avto Novak. Obrabljenost valjev, ki jih je pregledal najprej, je dosegla 0,03 milimetra. Za 0,02 milimetra je narasla še ovalnost, ki nastane zaradi bočnih sil med gibanjem batov po valjih. Hkrati smo na najbolj izpostavljenih drsnih površinah oziroma na območjih največje ovalnosti opazili kar nekaj nadpovprečno vidnih obrabnih lis – če bi se še naprej povečevale, bi to sčasoma vplivalo na rabo motornega olja in nižanje kompresije. Kako dolgo bi se motor upiral takšnim obremenitvam, je težje napovedati. S tako opaznimi obrabnimi lisami se namreč še nismo srečali. Drži pa, da smo pri nekaterih supertestnih avtomobilih po 50 tisoč kilometrih namerili večjo obrabo – med drugim pri po kakovosti sloveči toyoti coroll. Kar nekaj obrabnih lis je bilo tudi na batih. Najbolj načeta je



Delovanje blažilnikov in morebitna odstopanja geometrije od predpisanih vrednosti smo izmerili na preizkusni stezi. Rezultat je bil glede na število kilometrov pričakovano: blažilniki delujejo zadovoljivo in nič več kot to.



Premer batov, z značilno vdolbino na vrhu, v kateri poteka zgorevanje plinskega olja in zraka, se je po sto tisoč kilometrih zmanjšal minimalno, smo pa opazili resnejše sledi obrabe na bočnih površinah (grafitna prevleka je bila konkretno izrabljena) in na drsnih ojnih površinah.



Na odmični gredi, ki prek nihajnih vzvodov premika po dva sesalna in dva izpušna ventila nad vsakim izmed štirih valjev, ni bilo vidnejših znakov obrabe. Nekaj lis je bilo le na najbolj izpostavljenih delih.



Pločevinasto korito, ki je pred korozijo, po domače rjavjenem, zaščiteno s črno barvo, je bilo na robovih zelo zarjavelo. To bi sčasoma pripeljalo do puščanja motornega olja in neljubih zapletov.



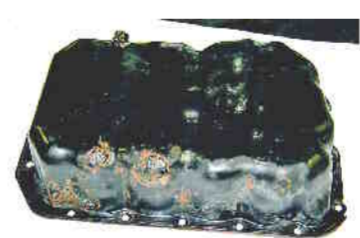
Preskus delovanja zavor na tako imenovanih zavornih valjih ni odkril nič omembe vrednega, enako velja za pregled njihovih najpomembnejših komponent, s prednjima in zadnjima kolutoma ter pripadajočimi zavornimi ploščicami na čelu.



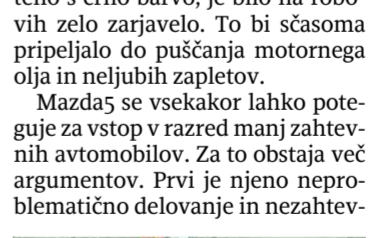
Da so karoserije modernih avtomobilov zelo dobro zaščitene pred rjavjenjem, ni nobena posebnost. Pri mazdi to žal ne velja za pločevinasto oljno korito, ki ga je v našem primeru grdo načela oksidacija.



Potisni ležaj, ki po pritisku na sklopko prekine povezavo med motorjem in menjalnikom, je kazal prve znake utrujenosti.



Nas je pa zelo presenetil pogled na pločevinast okrov oljnega korita, v katerem je na spodnjem delu motorja shranjeno mazalno olje.



Da so karoserije modernih avtomobilov zelo dobro zaščitene pred rjavjenjem, ni nobena posebnost. Pri mazdi to žal ne velja za pločevinasto oljno korito, ki ga je v našem primeru grdo načela oksidacija.



Elektrone magnetne vbrizgalne šobe, ki so eden najpomembnejših delov vbrizgalnega sistema s skupnim vodom, so prestale preskus neoporečno.

PAMETNO SI JE ZAPOMNITI ŠTEVILKO 080 2864

MA TO ŠTEVILKO LAHKO PRIKLIČATE BRODO IZ VSEH AVTOMOBILSKIH ZAVAROVANJE PAKETA COMFORT. POŠKODOVANO VOZILO VAM BOMO ODFELIALI NA POGODENI SERVIS IN VAM POPRAVILNEMER DOSTAVILI NA DOM, V ČASU POPRAVILA SE BOSTE LAHKO VOZILI Z NADOMET NIM VOZILOM. ZA PLAČILO STROŠKOV NA SERVISU BOMO POSREBELI MI.

VE O AVTOMOBILSKEM PAKETU COMFORT PREGLEJTE NA WWW.VOZIM.JE

PAMETNO JE IMETI DOBRO ZAVAROVAN AVTO

triglav