

KLÍČOVÝ PRVOK

Nová Mazda 3 má predstavovať ďalší krok v ambicióznej politike japonskej automobilky. Prvé dojmy sme získali počas exkluzívnej jazdnej prezentácie na ostrove Mallorca.



Dôležitosť Mazdy 3 v rámci modelového portfólia dokazuje fakt, že predchádzajúca generácia tvorila až tretinu celkového globálneho predaja. Je preto absolútne jasné, že novinka by mala na tento trend nadviazať. Zároveň v sebe chce integrovať charakteristické vlastnosti značky ako športové jazdné vlastnosti, dynamický dizajn, špičkovú bezpečnosť a prvotriednu hospodárnosť.

Vonkajšie línie naznačujú ďalší posun v porovnaní s ostatnými dôležitými modelmi 2 a 6. Ústredným motívom je veľká päťuholníková maska, ktorá dominuje prednému nárazníku. Celkové riešenie prednej časti nám až príliš pripomína štýl francúzskej konkurencie s levom na nose. K dispozícii budú tradične dve prevedenia: päťdverový hatchback a štvordverový sedan. Na hatchbacku zaujme vyťahnutá línia zadného nárazníka, ktorá spolu s masív-

ným C-stĺpikom manévrovanie rozhodne neľahčí. Oproti predchodcovi je auto o trochu väčšie, čo sa tiež vymyká trendom značky. Naopak v súlade s nimi je špičková aerodynamika, koeficient odporu vzduchu je pri sedane len 0,28, päťdverák je o dve stotiny horší. Redukcia hmotnosti je v tomto prípade výrazne menšia než pri ostatných nových modeloch Mazdy, v priemere je to približne 15 kilogramov.

Aj v novej trojke si našla svoje miesto vysokopevnostná oceľ. Výrobca sa chváli predovšetkým výrazne tuhšou karosériou, čo by sa malo odzrkadliť aj v exaktných jazdných vlastnostiach. Zavesenie kolies sa konštrukčne výraznejšie nezmenilo, vpredu je použitý tradičný systém McPherson, zadná náprava je viacprvková. Vývojári sa predovšetkým zamerali na optimalizáciu vyladenia. Ponuku pohonných jednotiek otvára v porovnaní s konkurenciou relatívne slabý benzi-

nový štvorvalec 1.6, alternatívou je dvojliter. Ten sa ale zatiaľ ponúka len s päťstupňovou automatickou prevodovkou. Dieselové alternatívy tvoria motor 1.6 od koncernu PSA a novinka 2.2 MZR-CD, ktorá debutovala minulý rok v Mazde 6. Tam je k dispozícii v troch výkonových verziách, nová trojka však prevzala len tú najsilnejšiu (136 kW/185 k) a pridala ďalší výkonový stupeň s hodnotou 110 kW/150 k.

V Ženeve Mazda doplní rad 3 o nový benzínový dvojliter s priamym vstrekovaním a štart-stop systémom a tiež o špičkovú verziu MPS. V tej zostáva pod kapotou turbodúchadlom prepĺňaný štvorvalec 2.3 DISI. Číselné podrobnosti k obom agregátom zatiaľ neoznámili.

Výrazný dizajnový posun cítiť v interiéri. Oblúková línia pred vodičom vytvára športový kokpit, z ktorého vystupujú v tubusoch uložené prístroje. Stredová konzola je tiež jemne natočená



Mazda 3 MPS bude mať svetovú premiéru na ženevskom autosalóne



Športové poňatie interiéru akcentuje veľký oblúk vykrojený okolo vodiča, vrchný diel palubnej dosky je príjemne mäkký, ostatné plasty sú tvrdé



Tradičné ukazovatele sú vsadené v športových tubusoch, medzi nimi je počítadlo kilometrov a ukazovateľ stavu paliva. Údaje palubného počítača a ďalšie informácie sa zobrazujú na stredových displejoch, ktoré sú pomerne malé a ďaleko umiestnené

smerom k vodičovi. Okrem klasických ukazovateľov má vodič k dispozícii dva displeje pri spodnej hrane okna, ktoré slúžia palubnému počítaču, audiosystému, klimatizácii a navigácii. Vzhľadom k vzdialenosti od očí vodiča sú však relatívne malé a aj kontrast červeného a čierneho-bieleho resp. farebného zobrazenia nebol na prvý dojem veľmi príjemný.

Ovládací koncept Mazdy koncentruje kontrolu funkcií rúk vodiča, preto hlavne lepšie vybavené modely majú volant obsypaný rôznymi prepínačmi. Úvodná orientácia si nevyžaduje veľa času, no rozloženie v ostatných modeloch značky sa nám zdalo ešte intuitívnejšie.

Počas krátkych testovacích jazd sme si vyskúšali sedan s benzínovým motorom 1.6 a špičkový diesel s päťdverovou karosériou. Musíme uznať, že snahy o lepšie utlmenie hluku neboli márne. Oba motory svojim akustickým vyladením podporujú športový dojem z auta. Podvozok sa vybral



Batožinový priestor v hatchbacku je jemne pod priemerom triedy, ani sedan v tomto smere nemôže veľmi vyskakovať



Mazda zostala verná korporátnemu dizajnu, nová trojka však má bližšie k športovým modelom než k nedávno predstaveným dvojke a šestke



K dispozícii budú dve verzie karosérie: harmonicky pôsobiaci štvordverový sedan a agresívnejšie vyzerajúci päťdverový hatchback

komfortným smerom, mimoriadne výrazne sa však prejavil použitý rozmer pneumatík. Diesel so sedemnástkami bol citeľne športovejší a stabilnejší než sedan so základným šestnástpalovým obutím. Riadenie pôsobí presným dojomom, účinok posilňovača by ale mohol byť slabší. Mazda celkovo priznala, že v záujme vylepšenia niektorých parametrov musela obetovať trochu agility. Uvidíme, ako tento kompromis prijmu zákazníci. Na Slovensku sa predpokladá štart predaja koncom jari.

Foto: Mazda

TECHNICKÉ ÚDAJE

Typ motora	1.6	2.0	1.6 MZ-CD	2.2 MZR-CD	2.2 MZR-CD	
Usporiadanie/počet valcov	R/4	R/4	R/4	R/4	R/4	
Zdvihový objem	1598	1999	1560	2184	2184	
Max. výkon	kW/k pri ot/min	77/105 6000	110/150 6500	80/109 4000	110/150 3500	136/185 3500
Max. krútiaci moment	Nm pri ot/min	145 4000	187 4000	240 1750	360 1800-2600	400 1800-3000
Dĺžka x šírka x výška	mm	4460 x 1755 x 1470 (4580 x 1755 x 1470)				
Rázvor	mm	2640				
Batožinový priestor	l	340/1360 (430)				
Zrýchlenie 0-100 km/h	s	12,2	10,6	11,0	9,2	8,2
Maximálna rýchlosť	km/h	184 (188)	205 (210)	185 (187)	205 (208)	213 (215)
Kombinovaná spotreba	l/100 km	6,3	7,7	4,5	5,4	5,6
Emisie CO ₂	g/km	149	183	119	144	149

Údaje v zátvorkách platia pre verziu sedan.