

Test:

MAZDA 626 1,8i 16V

Francozom so japonski avtomobili že tako in tako trn v peti, Renault pa je vložil tudi uraden protest: novi znak na (novih) Mazdinih avtomobilskih nosovih je nevarno podoben Renaultovemu. Žal znak ni vse. Nova mazda 626 bi bila tudi brez njega takšna, kakršna je.



ZAOKROŽENO STANJE

To pa ne skrbi več le Renaulta. Mazda 626 je namreč od letošnje pomladi »lepša in bolj urejena«, kot je bila prej. Povrh tega je tudi za 15 centimetrov daljša in za 6 centimetrov širša od svoje predhodnice. S tem je »preskočila« tekmece, kakršna sta na primer opel vectra in VW passat, in zapeljala med mere, ki pripadajo BMW serije »5« in srednjevelikim mercedesom. Če veste, da je bila mazda 626 že prej zelo uspešno prodajani model, utegneta razumeti tudi vznemirjenost nekaterih izdelovalcev, ki je nastala v zvezi z novimi zunanji merami in novo obliko.

Obliko pa je pri tem avtu še težje prezreti kot njegove mere: mazda 626 je lično zaokrožena, ne glede na to, ali gre za limuzino s štirimi vrati, ali za kombi-limuzino s petimi vrati in s po enim trikotnim okencem na vsakem boku več. Kombi-limuzina je bil tudi testni avtomobil, pa lahko na lastne oči vidite: skladno bočno linijo, z rahlo »zalomljenim« pregibom med nosom in prednjo šipo ter izredno spretno vtisnjen zadnji spojler, ki so ga optično »razblinili« tudi s pomočjo velikih zadnjih luči.

Zaobljeno je prav vse na tem avtu: prednji odbijač in vdrine v njem, prednji utripalki (ob zelo nizkih žarometih), zunanji ogledali (ki se žal – tako kot bočna stekla – preveč mažejo), prednja blatnika in oba boka, okenski robovi vrat, kljuke na vratih, tudi streha in cel zadek. Oblost sega tudi v notranjost: k utorom znotraj vrat, k sedežnim ročicam, k volanskemu obroču in k armaturni plošči, k drobnarijskim preda-



Na prednjih sedežih: zrelost višjega srednjega razreda

lom ter celo v prtljažnik, v katerem ni niti enega preveč upognjenega roba.

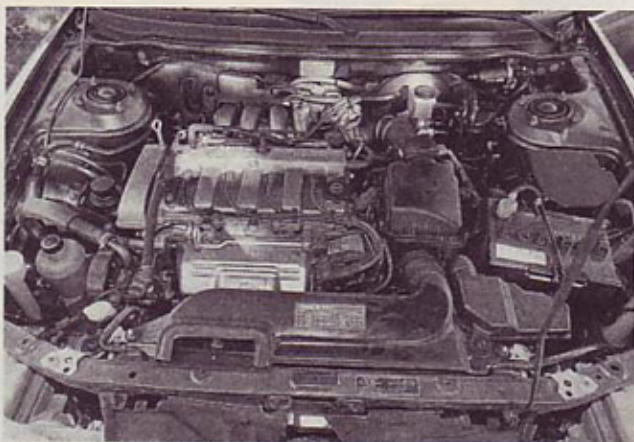
Od fantov v Hirošimi, ki so zadnje čase postregli z roadsterjem, kakršni je MX-5, s kupejem, kakršni je MX-3 in z mestnim jajčkom, kakršni je mazda 121, zdaj na vsem lepem menda ne boste zahtevali pokončnega nosu, zalikanih robov na bokih in navpično odsekanega zadka. Ob okroglinah, ki jih pravkar obvladujejo – ne pozabite na še bolj zaobljen xedos – bi jim prej uspelo narediti kvadratasta kolesa kot pa ravno streho, čeprav je res, da bi se pod njo v mazdi 626 na zadnji klopi lahko pokončneje sedelo.

Skrbno zglijeni robovi so se-



veda jamstvo tudi za ugodno karoserijsko aerodinamiko, vključno z vzdolžnim in prečnim premikanjem zraka. Zato so pri tej mazdi zdaleč najglasnejši (ko gre za zračni piš) antena na strehi, zavesici za prednjima kolesoma in slabo prilegajoči se šipi v prednjih vratih.

Slednjemu pojavu je že skoraj težko verjeti, kajti ta mazda je izredno skrbno izdelana, v navedenih zelo natančno spojena in na vseh koncih brezhibno obdelana, kvečjemu pretežka oziroma slabo uravnotežena zadnja vrata bi kakšno nežno dušo utegnili pregovoriti, da bi namesto na pol kombija kupila raje



Prvi s seznama: za las čez našo davčno mejo

čisto limuzino. Ampak potem adijo tako čeden zadek!

Spredej se v mazdi 626 tudi dobro sedi. Sedeža sta zmerno blizu tal, dovolj daleč pomična in povsem zadovoljivo obrobljena, da sta kos tudi bočnemu oprijemu teles. Prednjemu robu voznikovega sedeža je moč prilagajati tudi višino. Ključavnicam, šipam v vratih in zunanijima ogledaloma streže elektrika, k dobremu delu voznikove vidljivosti pripomorejo nizek nos vozila, temeljiti brisalniki in elipsoidna žarometna tehnika, k slabši vidljivostni plati pa preveč obli in zato premajhni zunanji ogledali ter zelo položna šipa na precej zvišanem zadku.



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirlaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 83,0 x 85,0 mm – gibna prostornina 1840 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 77 kW (105 KM) pri 5500/min – srednja hitrost bata pri največji moči 15,6 m/s – specifična moč 41,8 kW/liter (57,1 KM/liter) – največji navor 155 Nm pri 4300/min – ročni gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – 4 ventili za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronska vbrzgovanje goriva in vžig – vodno hlajenje, 7,0 litra – motorno olje 3,5 litra – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator – 1120 W – uravnani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokalutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 3,307; II. 1,833; III. 1,233; IV. 0,914; V. 0,717; vzvratna 3,166; diferencial 3,850 – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 185/65 HR 14 (semperit), katalni obseg 1,87 m – hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 40,6 km/h.

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – Cx = 0,29 – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, vzdolžna in dvojna prečna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj kolutne, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljaj od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4695 mm – širina 1750 mm – višina 1390 mm – medosna razdalja 2610 mm – kolotek spredaj 1500 mm, zadaj 1500 mm – rajdni krog 11,7 m – **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1650 mm – širina (kolokolj) spredaj 1455 mm, zadaj 1435 mm – višina (nad sedežem) spredaj 920 mm, zadaj 860 mm – vzdolžnica prednji sedež 870-1080 mm, zadnja klopi 660-870 mm – premer volanskega obroča 375 mm – prtljažnik (normno) 455/1030 litrov – posoda za gorivo 60 litrov.

Teža: prazno vozilo 1170 kg – dovoljena skupna teža 1675 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 650 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 191 km/h – pospešek 0-100 km/h 10,1 s – poraba goriva (ECE): 5,8/7,2/9,1 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost

190 km/h (IV. prestava)

Pospeški

0–0 km/h 4,9 s

0–80 km/h 7,5 s

0–100 km/h 11,0 s

0–120 km/h 15,8 s

0–140 km/h 22,1 s

0–160 km/h 33,1 s

1000 m z mesta 32,7 s (159 km/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.) 37,0 s (147 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.) 42,2 s (128 km/h)

Zavorna pot

od 100 km/h 54,4 m

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec 60 resnično 55,4

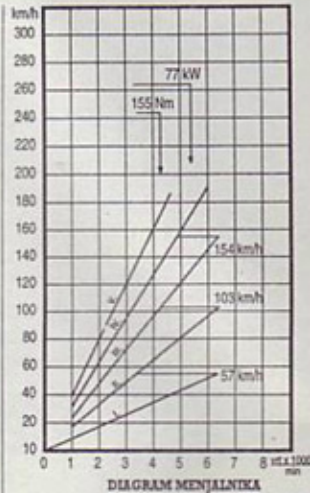
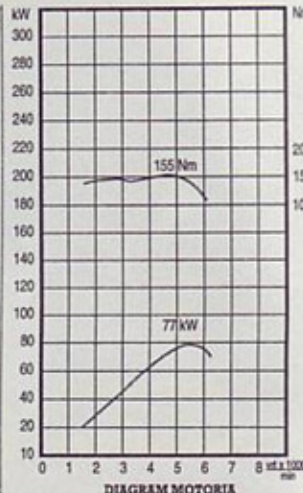
kazalec 80 resnično 73,7

kazalec 100 resnično 93,1

kazalec 120 resnično 112,3

Poraba goriva

testno povprečje 9,8 litra/100 km



Hvalimo

- motor, zmogljivosti
- lahkotnost menjalnika
- udobje in počutje
- prilagodljiv prtljažnik
- kokpit
- volan in okretnost

Grajam

- premeško podvozje
- premajhni zunanji ogledali
- sedenje na zadnji klopi
- težka zadnja vrata
- pregrevanje zavor

Cena

160.158,00 ATS + 53 odstotkov tolarskih dajatev (Gruda, Ljubljana)

BEBOP OMNI

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda



Žaromet: elipsoidna oblika, elipsoidna tehnika



Eleganca spojev: vrata, spojler, luč in odbijač

Kot, pod katerim so zastekljena zadnja vrata, je posredno in ob pomoči »padajoče« strehe kriv tudi za priškrtnjeno višino nad zadnjo klopjo. Dvema ali trem potnikom se zadaj torej ne godi po merah »višjega srednjega razreda«, v katerega se ta mazda uvršča. Ampak vozniku še vedno ostajajo sproščeno sedenje, pripraven (in po višini nastavljiv) volanski obroč, ki ima štiri prečke, razvrščene dobrore mu prijemu na ljubo, ter pripravnost stikal in ročic. Digitalna ura sameva daleč pod prednjim steklom, zračenju in gretju ukazuje pregledna in logično razvrščena stikala, drobnarijski predali pa so ali preozki ali pa preveč plitki, da bi bili zares uporabni. Blago na sedežih in pliš na tleh vozila plemenitita notranjost, pa tudi plastika, ki je je sicer v izobilju, je tolikanj kakovostna, da ne kvari ugodnega počutja. Ker je ta mazda namenjena tudi Američanom (in to pod varnim Fordovim okriljem), je tik pred prestavno ročico tudi predal z objemkama za pločevinki. Pa tudi volanski obroč je po ameriško daleč od ohlajšarmaturne plošče. Vseeno pa ni preblizu voznikovega trebuha. Prijetni pripomočki so še: osvetljena zarezna ključavnice na voznikovih vratih, prav tako osvetljena ključavnica volana, sprožilo pokrova za gorivo ob voznikovem sedežu, po višini nastavljiva prednja varnostna pasova in po tretjini deljiva zadnja klop, ki pripomore, da je moč razmeroma ozek prtljažnik odločno podaljšati.

motorju je moč dokupiti še štirikolesni volan, dvolitrsko motorizirana mazda 626 pa je naprodaj tudi s stalnim štirikolesnim pogonom.

Motor, ki smo ga preskušali tokrat, je žal za 40 kubikov (v celem ima 1840 kubikov) prevelik, da bi še sodil v slovenski spodnji davčni razred. Glede tega je torej pametneje kupiti 626 2.0i 16V. Glede drugega pa morebiti ne. Kajti tudi 1,8-litrski štirivaljnik je izredno prijeten motor. Vžiga brezhibno, v nižjih območjih tudi zelo tiho teče, se dokazuje z mirnostjo in obenem s spontanimi odzivi na ukaze s pedala za plin. Šestnajstventilska tehnika mu dviga prožnost in tudi glasnost v višjih območjih, ampak zvok je zdrav, skozi izpušno cev prijetno poln in celo bolj športen, kot se avtomobilu – takšnemu kot je – poda.

Natančnost krmiljenja ventilov z dvema odmičnima gredema v lahki glavi bi zlahka zmoglo tudi pretiravanje čez rdečo mejo pri 6500 vrtljajih v minuti, toda to niti ni potrebno; čeprav je menjalnik silno na dolgo izračunan in bi morali biti pospeški – zategadelj in teoretično gledano – precej omahljivi. Pa niso. Motor deluje suvereno, zmogljivosti, vštevši prožnost, so dobre in petta prestava je v menjalniku predvsem za varčevanje z vrtljaji in gorivom. Največjo hitrost doseže ta mazda v četrti prestavi.

Varčevanje s prestavnimi razmerji in motornimi zmoglostmi se obrestuje: zmeren voznik zmore solidno hitro potovati tudi s samo osmimi litri neosvinčene bencina super na 100 prevoženih kilometrov. Testna poraba je bila zaradi testne zahtevnosti pač večja.

Skladna s tem je bila tudi naša zahtevnost do podvozja.

Mazda 626 ima vsa štiri kolesa posamično obešena in oprta na vzmetne noge – s prečnimi

vodili spredaj ter z vzdolžnimi in prečnimi vodili zadaj. Vozilo je razmeroma nizko pri tleh, kar prija ugodnemu težišču in razmeroma mehko vzmeteno, kar prija udobju na avtomobilski cesti. Na hitrih ovinkih pa ne. Ampak težava je – bi rekel – optična. Vozilo se nagiba, pravzaprav »zviža« močneje, kot želi voznik, kolesa pa so ob tem vseeno dovolj čvrsto na tleh. Lega vozila je dokaj nevtralna, šele močni prečni pospeški silijo nos čez kolesi, ko voznik močneje doda volan, ali odvzame plin, pa je težava že skorajda mimo; z izjemo, da je zdaj zadek tisti, ki rahlo uhaja iz »načrtovanih kolesnic«. Mehkost podvozja, z blaženjem vred, postane znatno manj ugodno ob polno obremenjenem vozilu, ko je zadek pač težji in ko so udarci izpod koles bolj zopmi; vključno s tistimi, ki stresajo volan. Kdor vozi ostro, mora tudi vedeti: zavore so sicer zanesljive, ampak v kombinaciji z najšibkejšim motorjem, brez ABS in štirim kolutom navkljub, precej občutljive na pregrevanje. Vendar: servojačevalnik je učinkovit, zavorni predal zahteva majhne sile, njegova uglajenost pa se spretno ujema z uglajenostjo v tem avtu, kar je namenjeno vozniku.



Tako je stanje v zvezi s to mazdo spretno zaokroženo: od udobja in opreme, do zmogljivosti, varčnosti in natančne izdelave. Okroglost njene karoserije je njen dodatni šarm. Navsezadnje: tudi svet je okrogel, pa se mnogim na njem zelo dobro godi.



Svet je okrogel: kljuka (skoraj) tudi



Voznikova vrata: krivulje in stikala



Skladnost pred uporabnostjo: zunanje vzvratno ogledalo



Pod težkimi zadnjimi vrati: velika polica in velik prostor

Testni avtomobil je bil z začetka Mazdine palete 626: to je pomenilo 1,8-litrski motor in pogon na prednji kolesi. Je pa v enaki ali povsem limuzinski karoseriji moč izbrati tudi dvolitrski bencinski ali dizelski (comprex) štirivaljnik, pa tudi bencinski šestvaljnik z 2,5 litra gibne prostornine. K slednjemu

Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović