

# Mazda 626 coupe

**Nekaj novega na temo »super kupe«**

To je zgodba o srečni vrtilni, lakšna pač, kakršne imamo val zelo radi. Mazda je bila po svoji gospodarski plati že zelo na robu ceste, a se je z nekaj uspešnimi prijemi glede varčnejših porab goriva znova in uspešno postavila na noge.

Potlej niti ni čudno, če je najnovejša mazda 626, ki je na voljo kot limuzina in kot kupe (takšen kot smo ga preskušali), nekakšen hišni paradni konj, pa čeprav brez wanka v nosu in z merami, ki sodijo v Mazdine in avtomobilske ponudbe nasploh.

Za oboja – za limuzine in kupe – velja Mazdina oznaka »high-value engineering«, kar bi preprosto pomenilo, da dobi kupec veliko avtomobila za ta denar (ameriška cena znaša nekaj več kot 6000 dolarjev). Tole je res: ta avto vas ne bo navdušil z ravno fantastičnimi zmogljivostmi, z italijanskim designom in z bavarsko tehniko, ima pa vse možnosti, da vas naredi srečne. Tisto, s čimer se mazda 626 kupe izkaže pred svojimi tekmoči na naših, torej ameriških tleh, je cena. Koniec koncev dobite firebird že za 4800 dolarjev in camaro za 4600 dolarjev. Je pa tudi res, da dobite z mazdo vred tudi nekaj opreme, ki je sicer v navadi le za doplačilo, na primer: petstopenjski menjalnik, dober stereo radijski aparat, prekinjevalnik brisalnikov in nekaj lapotnih dodatkov za boljše počutje. Poskusite kupiti kaj takšnega pri vašem lokalnem trgovcu a pontiaci ali chevrolei. Nič ne bo, to vam že zdaj povemo!

Mazda 626 prodajajo kot nekakšen »super kupe«, češ, da je podedovala nekaj športnih lastnosti



dosti bolj dirkaške mazde RX-7, mi pa mislimo, da je 626 dosti bolj podobna potniški limuzini kot pa kupeju 2+2. Takšna je tudi v no-

tranjosti: z dolgim prostorom za potnike, daleč od tistega, kar bi pričakovali od nekakšne japonske miure (če ne veste, to je bil nekda-

nji zelo popularen lamborghini). Edino zadek (hatchback) je skoraj raven in mislimo, da tudi Japonci ne vedo, zakaj. Takšna zasnova, trdno privitimi zadnjimi šipami, koristi le manjši teži in nižji cenici. Videzu pa ne!

Obenem so zadnje naslonjalo razklali na dve polovici, da je moč prevrniti vsako poseboj – tega smo vajeni tudi pri nekaterih evropskih avtomobilih – to pa pomeni, da je tretjemu potniku navkljub še vedno moč voziti tovorn, ki je daljši od prtljavnika.

Svoje vrste tič je tudi dvolitrski motor, ki zmore 80 KM (SAE) že pri 4500 vrtljajih v minuti in so ga posadili v ta avto, potem ko je nekaj let služil kot pogonski agregat Mazdinega malega tovornjaka. Motor ima dolg gib batov in največji na vor v ugodno nizkem območju vrtljajev, da vam ves dan sploh ni potrebno paziti, v katero prestavi vozite. Če pa res hočete, lahko pritisneta na plin do konca in se peljate bolj športno, vsaj po občutku.

In ko ste že na cesti, boste hitro spoznali, da je mazda 626 po legi dosti bolj podobna beamveju kot pa kakšnemu konfekcijskemu japonscu, kajti vijajčne vzmeti podpirajo vse štiri vogale in tudi zadnja prema je dovolj čvrsto vodena. Prenos v volanu opravljajo kroglice in se zdi dovolj občutljivo za športno vožnjo. Tako je to, vidite: čeravno je 626 videti raje bolj majhen kot srednjeveliki kupe, gre v resnici za avtomobil, ki je dosti bližje sposobni limuzini in daje zato oznaki »super kupe« povsem nov pomen. Kdor ga hoče, pravi nič ne tvega. Ta mazda je dobra mazda.

