



Test: Mazda 626 D-CX

KOMPRIMIRANJE

Avtomobil velikosti, ki sodi v isti razred kot BMW serije 5 ter srednje veliki mercedesi, skoraj kupejske oblike, močno zaobljenih robov, resda s petimi vrati, a z dizelskim motorjem, je na prvi pogled neposrečena kombinacija. Pa je res?



Pred prestavno ročico prostor za dve pločevinki, za ročico ročne zavore in pokrit predal

Oblikovno je tale (pa ne samo tale) mazda zelo simpatične oblike in daleč od oblik današnje oblikovalske šole: težko mu je namreč v njegovem cenovnem, velikostnem in motorjem razredu najti tekmeča, ki bi na pogled ponujal toliko športnosti in po svoje tudi ekstravagantnosti. Nizek prednji del, zelo nizka streha ter peta vrata z domiselno ugrajenim spojlerjem so nesporno razpoznavni elementi tega avta, gledano od spredaj pa je, morda tudi zaradi majhne višine, videti precej širok. In kljub vztrajnosti, da bi našli kakšen neokrogel del na karoseriji, se vam to ne bo posrečilo. No, neokroglega že, nezaokroglenega pa gotovo ne. Vse na tem avtu, od žarometov, vstopnih odprtini za zrak, odbijačev, kljuk, pa do ogledal ter smernikov

je namreč nežno zaobljenih linij, enako pa velja tudi za notranjost, vsaj kar se armaturne plošče in oblog na vratih tiče.

Za complex bi lahko rekli, da ni ne ptič ne miš.

Tudi notranjost daje občutek športnosti in vtis, da sedite v kupeju. Tako na prednjih sedežih, kjer sedite tako nizko, da dobite občutek, da ste manjši, kot ste sicer, kot na zadnji klopi, ki je sicer udobna, a na njej zaradi nizke in padajoče strehe zmanjkuje višine. Sedeži in talne obloge so zaradi boljšega počutja med vožnjo iz kakovostnih materialov, obdelava v celem zelo natančna, armaturna plošča pa je zelo pregledna. Prav ta pa, skupaj z volanskim

obročem, deluje plastično, velikosti navkljub pa ima zaradi (spet) zaobljenih linij premalo prostora za odlaganje drobnarij; za te ostane tako le zaprt predal, ki pa ga je moč tudi zakleniti.

Tudi prtljažni prostor je obliki karoserije primerno majhen, je pa s postopnim zlaganjem zadnje klopi dovolj povečljiv tudi za večje, ali bolje rečeno daljše tovore. Od vseh mer namreč najbolj trpi višina: na dnu je še rezervno kolo.

Tudi notranjost daje občutek športnosti in vtis, da sedite v kupeju.

Vendar to mazdo, z vsemi dobrimi in slabimi lastnostmi, že poznamo (Am 22/1992). Tokrat je drugačen le motor, ki na prvi pogled ni nič posebnega. Gre za dvovaltski, štirivaljni, štiritalni dizelski agregat z največjo močjo 55 kW (75 KM). Za tono in četrt težak avtomobil, ki se spogleduje s športnostjo, premalo, boste pomislili. Toda največjo moč doseže že pri 4000 vrtljajih motorne gredi; največji navor doseže že pri 2000 vrtljajih; in končno, navor je po delovnem območju tako enakomerno porazdeljen, da se velika teža avta in majhna moč med vožnjo skoraj razblinila. Vzrok tiči v že dolgo znanem, a zaradi tehnološke zahtevnosti (neugodne temperature obremenitve) dolgo časa neuspelem polnilniku, imenovanem complex. Zanj bi lahko rekli, da ni ne ptič, ne miš: resda z mehanskim pogonom, kljub temu pa sveži zrak tlačijo izpušni plini (podrobnejši opis Am 23/1992). Naravnano pa je tako, da motor, ki mu ta polnilnik služi, ne "razganja" od moči, pač pa je zelo uglajen in uporaben. V vsakem področju delovanja

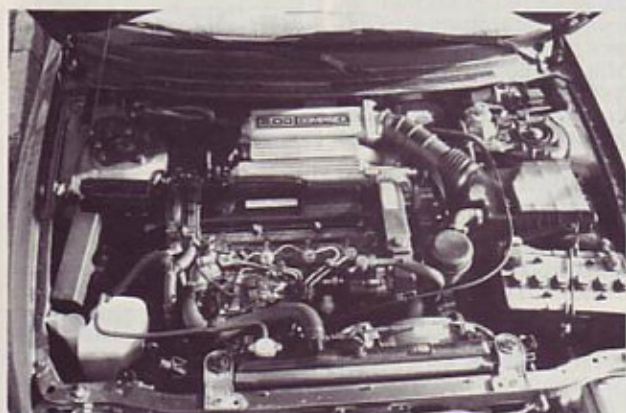


Vzdušje: kakovost, preglednost, plastika



Dober avto, tale mazda! Dobrodušno zaobljena. In hitra, čeprav je dizel! Kaj je complex sicer ne razumem najbolje, ampak turkična barva jim je odlično uspela. Oblika pa tudi.

Saia



Dizelska možnost: s polnilnikom complex

je navora dovolj, odzivnost pa je zelo kratka, tako da med vožnjo voznik nima občutka, da je motorju pritaknjen polnilnik. Ne glede na okoliščine motor topel ali hladen dobro vžiga, hladen pa se navkljub nizkim zunanjim temperaturam hitro ogreje; potem se tudi za dizelski motor značilen trušč poleže. In da je princip delovanja dizelski, je v notranjosti komaj čutiti, zanimivo pa je, da z naraščanjem motornih vrtljajev ta občutek še izginja. Tek motorja je vse bolj miren, res pa je, da ne mara priganjanja v pretirano visoke vrtljaje. Ti se zanj začno že pri 5200 vrtljajih motorja, rdeče polje na merilniku vrtljajev pa celo

pri 5000. Vendar je to razmeroma ozko področje delovanja dobro izkoriščeno, saj je temu prirejen tudi menjalnik oziroma pre stavna razmerja v njem. Ta so lahko po zaslugi navora zelo na dolgo izračunana, najbolj predstavljiv podatek o tem pa je ta, da najvišjo hitrost ta mazda doseže v peti prestavi v še varnem območju vrtljajev motorja, torej pred rdečim poljem. Samo pretikanje je mehko in natančno, gibi prestavne ročice pa so kratki.

Največji navor doseže že pri 2000 vrtljajih ročične gredi.

Kljub dizelskemu motorju v nosu so vozne lastnosti enake, kot pri modelih z bencinskimi motorji; za spoznanje večja teža motorja na lego na cesti ne vpliva. Ta je zaradi nizkega težišča zelo nevtralna, z značilno potrebo po "dodajanju volana" v ovinku. Tudi "odnašanje" zadka po tem ali po odvzemanju plina sodi k že znanim lastnostim avtomobilov take konstrukcije. Je pa res, da ima voznik tudi pri priganjanju občutek varnosti, saj lahko zaupa podvozju. To pa ni prav nič čudno, saj je enako namenjeno tudi precej močnejšim bencinskim motorjem.



Dvom se je tako razblinilo. Tudi takde dizel se lahko tej mazdi poda, računajoč seveda na vse njegove lastnosti. Navsezadnje niso vsi vozniki dirkači, nekateri pa na dizle celo prisegajo. Tale je že tak, da si to zasluži.

VINKO KERNČ
Foto: IGOR MODIČ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - dizel - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 86 x 86 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 21:1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,5 m/s - specifična moč 27,5 kW/liter (37,5 KM/liter) - največji navor 169 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - visokotlačna rotacijska črpalka - polnilnik complex - vodno hlajenje 9 litrov - motorno olje 5,5 litra - akumulator 12 V, 80 Ah - alternator 75 A

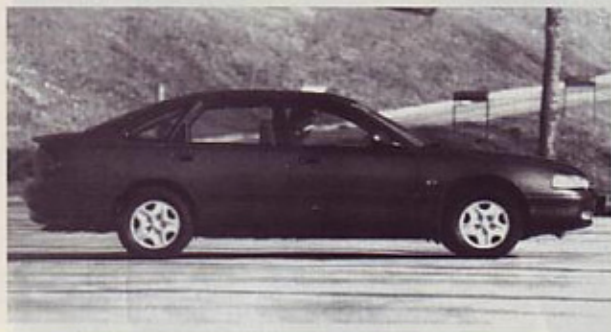
Prenos moči: pogon na prednji kolesi - 5-stopenjski sinhronizira ni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,67; II. 1,83; III. 1,16; IV. 0,86; V. 0,68; vzvratna 3,45; diferencial 4,11 - platišča 6J x 14 - gume 195/65 R 14 semperit top grip, kotalni obseg 1,91 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 41,1 km/h

Voz in obese: kombi-limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,29 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetni nogi, vzdolžna in dvojna prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (posebej hlajene), zadaj kolturne, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, prestava 17,8:1, 3,1 zavrtilaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4695 mm - širina 1750 mm - višina 1390 mm - medosna razdalja 2610 mm - kolotek spredaj 1500, zadaj 1500 mm - rajdni krog 11,6 m - najmanjša razdalja od tal 135 mm - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1630 mm - širina (kolotci) spredaj 1450 mm, zadaj 1450 mm - višina (nad sedežem) spredaj 950 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1060 mm, zadnja klop 870-650 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (normno) 455/747/1030 litrov - posoda za gorivo 60 litrov

Teže: prazno vozilo 1265 kg - dovoljena skupna teža 1770 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 176 km/h - pospešek 0 - 100 km/h 14,7 s - poraba goriva (ECE): 5,2/7,0/8,1 litra dizel skega goriva na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
171 km/h (V. prestava)

Pospeški:
0 - 60 km/h 6,5 s
0 - 80 km/h 11,1 s
0 - 100 km/h 15,6 s
0 - 120 km/h 25,5 s
0 - 140 km/h 39,2 s
1000 m z mesta
36,6 s (137 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.)
36,7 s (136 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)
40,5 s (131 km/h)

Zavorna pot:
od 100 km/h 54,6 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec	resnično
60	56,9
80	75,8
100	95,5
120	114,5

Poraba goriva:
testno povprečje
9,6 litra/100 km

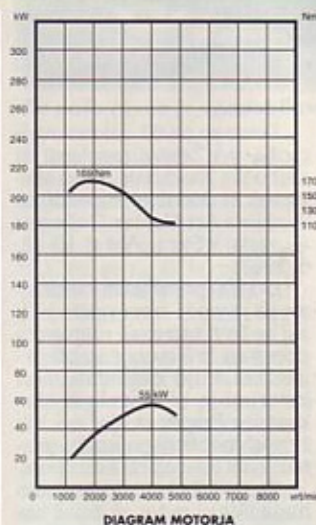


DIAGRAM MOTORJA

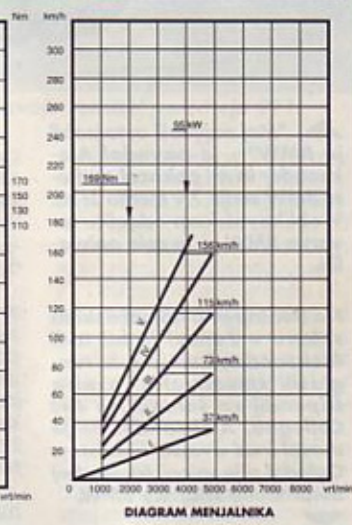


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor, navor
- menjalnik
- lega na cesti
- učinkovitost prednjih brisalnikov

Grajamo

- plastična armatura, volanski obroč
- slaba vidljivost nazaj
- prednji žarometi se hitro umažejo
- težka zadnja vrata

Cena

169.968 ATS + 59% tolarskih dajatev
(Gruda d.o.o., Ljubljana)

Končna ocena

Mazda 626 je kakovostno izdelana limuzina višjega srednjega razreda, ki ima zaradi svoje oblike čisto svojstven značaj. Njeno vodenje je kljub veliki teži zelo lahko, zmogljivostim pa so zavore in podvozje odlično prilagojene. Zaradi dizelskega motorja je pospeševanje zmerno, zaradi prožnosti pa je avtomobil povsem upo raben, čeprav na trenutke zmanjkuje moči.