



Dnes za jeden, kdysi za 116



Dvacet let starou mazdu dnes koupíte za jeden průměrný plat. Téměř vždy je „zvrakovatělá“ a i vzhledem k vysokým cenám dílů navždy pohřbená. Najít zachovalý kus přesto lze.

V 90. letech postavila japonská Mazda svoji image na výrazně sportovně orientovaných modelech. Jistě si vzpomínáte na tehdejší 323F se spícími světlomety či později bezrámovými dveřmi. Nebo větší,

krásně kulatý typ 626. Ten byl svého času typickým vozem našich začínajících podnikatelů, kteří si k obleku a černým botám oblékali bílé ponožky. Většina produktů původnímu záměru plně dostala designem, méně už jízdním projevem. Existovaly ale výjimky. Kromě obligátního roadsteru MX-5 či do dnes úžasné třetí generace RX-7 to byla právě malá Mazda MX-3, která dávala sportovnímu trochu víc než jen hezký pocit.

Originální podvozek

Stejně jako dnes se i tehdy při stavbě odvozených kupé používaly velkosériové vzory. V tomto případě šlo

o kompaktní model 323. V době příchodu MX-3 vyráběla Mazda takzvanou sérii BG, kterou v roce 1994 nahradila modernější řada BA. Kupé MX-3 je jakýmsi mezistupněm ve vývoji. Dnes, v době sdílení řady komponentů nejen napříč modely, nýbrž i automobilovými značkami, šokuje tehdejší originalita jednotlivých typů. Napsané potvrzuje i recenzované MX-3. Třeba spodní příčné rameno přední nápravy pseudo McPherson je zcela svěbytné. Jak starší 323 BG, tak i novější BA jej mají odlišné. To po letech dost komplikuje opravy, zvláště když jako originální díl vyjde na masivních zhruba 15 000 korun. V zahraničí seženete rameno levněji,

V rubrice Bazar

SM 35 Porsche Cayenne
Vyšlo 25. 8. 2014

SM 36 Peugeot 508
Vyšlo 1. 9. 2014

SM 37 Mazda MX-3

SM 38 Jeep Cherokee
Vyjde 15. 9. 2014



Vzadu je místo nanejvýš pro malé děti. Opěradlo je sklopné pouze vcelku.

Brzy bude youngtimerem



Jindřich Topol,
AAA Auto

Na českém trhu je Mazda MX-3 raritou, kterou v bazaru potkáte jednou za čas. A když už ji někde objevíte, zpravidla jde o zkorodovanou a po vícero bouráčkách poslepovanou chudinku. Anebo o kus zasažený amatérským

pokusem o tuning. Tak to prostě u dvacet let starých sportáků z desáté ruky obvykle bývá. K testu zapůjčený super zachovalý kus s jasnou historií je doslova zázrakem. Vůz byl původně prodán jako nový v ČR, vystřídal tři postarší majitele a o stavu tachometru nevyjádřil pochybnosti ani jinak velice skeptičtí technici výkupu. Perličkou je, že vůz už jednou do „áček“ prodán byl, a to před dvanácti lety druhým majitelem. Vyložené objektem uctívání MX-3 pro motoristické nadšence není, třeba konkurenční Honda CRX má mnohem větší počet fanoušků. Zanedlouho by však mohlo jít o zajímavý youngtimer, jehož cena už určitě klesat nebude. A než přijde doba, kdy bude takovým autem majitelé líto jezdit, sametově běžící miniaturní šestnáctku na tváři vždy vykouzlí úsměv.



Interiér vozu do modernizace. Původní čtyřramenný volant někdo nahradil tuningovým. Plasty jsou tvrdé.



Zrada se ukrývá v rozdělovači. Pokud selže optický snímač pro nízké otáčky, s vozem neodjedete. Repasovaný rozdělovač vyjde na 5000 Kč.



je nutné při výměně destiček důkladně očistit plochy, v nichž se obložení v brzdě pohybuje," dodává.

Nejen zadní lemy

Zatímco mechanika vozu je veskrze odolná, vzduch karoserie vůči korozi nanejvýš průměrný. „Jako první obvykle podlehnou oranžovému moru lemy zadních blatníků,“ říká Dufek. „Dalšími místy jsou nosníky nad zadní nápravou, spoj podlahy v zadní části vozu a také vnitřky takzvaných hrnců, v nichž jsou uloženy tlumiče,“ dodává Miroslav Dufek. Právě korozi by měl zájemce o ojeté MX-3 věnovat prvořadou pozornost.

V roce 1994 prodělala Mazda MX-3 modernizaci. Přinesla nejen zcela novou přístrojovou desku a objektivně mnohem lepší sedadla, nýbrž také více bezpečnosti. Od té doby jsou součástí výbavy dva airbagy a rozměrné dveře dostaly dodatečné výtuhy.

Vzhledem k věku je dnes většina MX-3 v zuboženém stavu. Je jasné, že hezké vozy, které přežijí, budou jednou ceněnými youngtimery.

Pár slov o motorech

▶ **1.6 SOHC** (R4, 16V, 66 kW, 135 N.m, 1991-1993): Spolehlivý a odolný motor řady B6 bez sportovních ambicí. Skvěle zabírá z nejnižších otáček, ale ve vyšších už nic nepředvede. Kladem je spotřeba 7-8 litrů na 100 km.

▲ **1.6 DOHC** (R4, 16V, 79 kW, 134 N.m, 1994-1998): Stejný základ jako výše, pouze dvouvačková hlava válců. I přes vyšší výkon se charakteristika motoru nezměnila. To samé platí o příznivé spotřebě paliva, spolehlivosti a odolnosti. Kladem je přísnější emisní norma Euro 2.

▶ **1.8 DOHC** (V6, 24V, 100/95 kW, 160/157 N.m, 1991-1998): Nejmenší zástupce motorů řady K nabízí dnes již sotva uvěřitelnou gradaci výkonu s otáčkami. Nejen charakterem, nýbrž i zvukem tak připomíná lopatkový motor dopravního letadla. Díky velmi krátkým převodům navíc nemá problém s pružností. Je však dost citlivý na zacházení a často trpí zvýšenou spotřebou oleje. Verze od modernizace je o špetku tupější, leč úspornější. A navíc plní Euro 2.

▲ Skvělá volba ▶ Záleží na prioritách ▼ Nebrat

Ceny - příklady z českých bazarů

Nejlevnější:	299 eur (8305 Kč), MX-3 1.6 SOHC, 1993, 223 000 km
Nejdražší:	6200 eur (172 205 Kč), MX-3 V6, 1992, 240 000 km (neoriginální stav)
Náš tip:	testovaný vůz



Sklobit šestiválcový motor s kompaktní třídou dokázal historicky kromě Mazdy pouze Volkswagen se svým VR6 v golfu či corradu.



Pravidelná a hlavně častá kontrola hladiny oleje je pro šestiválce Mazdy série K životně důležitá



Sedí se nízká. Bohužel nízká je také volant, takže dlouhání budou lamentovat.



Zatuhlý zadní brzdíč poznáte podle nefunkční parkovací brzdy. Tady je v pořádku.



Koroze nenapadá jen karoserii, nýbrž i palivové či brzdové vedení

Závady a problémy

Koroze karoserie: Nosníky nad zadní nápravou, lemy zadních blatníků, hrnce pro uložení tlumičů, spoj podlahy v zadní části vozu.

Zatuhlé zadní brzdíče: Nefunguje parkovací brzda. Konstrukční problém. Repase brzdíčů vyjde na 1500 až 3000 korun. Nejlevněji v Polsku.

Klepající tyčky stabilizátoru: Vpředu i vzadu. Jsou krátké, přímo do ramen. Od 150 do 600 Kč.

Koroze výfuku: Zadní díl vyrábí Walker.

Vysoká spotřeba oleje: Motor V6. Příčinou jsou nejen krátké písty, nýbrž i nešetrné zacházení ze strany uživatelů.

Prasklý blok: Motor V6 při drsném zacházení.

Zadřený motor V6: Pokud spotřebuje celou

čtyřlitrůvou náplň oleje. Lze jej bez problému „generálkovat“.

Klepající hydraulické vymezení vůle: Zejména motor V6, jestliže někdo dlouhodobě jezdí s minimem oleje či při nízkém tlaku oleje (viz dále).

Zapečené pístní kroužky: Motor V6, opět při nešetrném zacházení.

Příděný regulační ventil olejového čerpadla: Agregát V6. Tlak mazání nekorresponduje s otáčkami. Většinou to odnesou hlavy válců (hydroštelý, vodítka ventilů).

Selhávající rozdělovač: Pracuje se dvěma optickými snímači s centrální cívkou. Když

Přednosti a nedostatky

- ➕ Jednou bude ceněným youngtimerem Neotřelý vzhled Vynikající ovladatelnost v zatáčkách Dodnes přesné a citlivé řízení Odolný agregát 1.6 Opravdu sportovní motor 1.8 V6 Většina dílů stále k sehnání Jednoduchost Při selhání rozvodů se žádný z motorů „nepotká“ Odolný podvozek
- ➖ Drahé originální díly Omezený sortiment druhovýroby Vůz je už hodně starý Málo zachovalých aut Plní nanejvýš Euro 2 Do modernizace chybějí airbagy Slabé brzdy s pomalým nástupem Hlučnost Průměrné tlumení nerovnosti Vysoká nakládací hrana kufru Motor V6 citlivý na hrubé zacházení Čtýřválec jen z individuálního dovozu

Jak šel čas

- 1991:** Představení vozu na autosalonu v Ženevě. V Evropě jako MX-3, v Japonsku coby Eunoss Presso nebo Autozam AZ-3, v Austrálii Eunoss 30x. Interiér vychází z 323F (řada BG). Zážehové motory 1.6 16V SOHC a 1.8 V6 24V DOHC.
- 1992:** Zahájení dovozu na český trh. Pouze verze V6.
- 1994:** V jednu modernizace. Nová, zcela svěybná přístrojová deska. Ve výbavě dva airbagy. Horizontální páčky topení nahrazeny částečně tlačítkovým systémem à la 323F (BA) nebo 626 (GE). Lepší sedadla s větší možností nastavení a bez integrovaných opěrek hlavy. Výtuhy ve dveřích proti bočnímu nárazu. Motor 1.6 SOHC nahrazen 1.6 DOHC. Výkon zvýšen z 66 na 76 kW. Jednotka 1.8 V6 se sníženým výkonem ze 100 na 95 kW.
- 1998:** Ukončení produkce bez uvedení nástupce.

Euro NCAP

Vzhledem ke stáří vůz těmito nárazovými testy nikdy neprošel

Servisní rady

Všechny motory mají rozvodový řemen. Měňte jej po ujetí 100 000 km, časově to není stanoveno. Olej SAE 5W-30 nebo 10W-30, API SG měňte po ujetí 10 000 km nebo po roce. Důležité hlavně u šestiválce. Vymezení vůle ventilů je hydraulické. Zejména u V6 doporučujeme najít si specialistu na mazdy.

selže ten pro nízké otáčky, motor nenatočíte. Pokud ten pro vysoké, agregát nepůjde vytočit. Od roku 1994 spolehlivější.

Vadné zapalovací kabely: Motor V6 pak nejde na šest válců, prozradí cvakání. Může vyústit ve zničení katalyzátoru.

Netěsná víka ventilů: Agregát V6, bohužel častěji zadní řada válců. Oprava vyžaduje demontáž sání.

Lehce poddimenzovaná spojka: Motor V6. Modernizace přinesla větší průměr lamely.

Opotřebené nebo zlomené klíčky: Jsou neuvěřitelně dlouhé a tenké.

Přehřívající alternátor: Zničí se akumulátor.

Hodnocení

Komfort:	3,25
Prostornost:	3,25
Dynamika:	3,25
Pohonné jednotky:	1,75
Spolehlivost:	3,00
Servisní náročnost:	2,75
Ceny a nabídka dílů:	3,75
Výsledná známka	3,00

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.

