

Mazda MX-3, 1.8 V6,
1992, 125 000 km,
60 000 korun



Technické údaje

Motor:	zážehový vidlicový šestiválec
Zdvihový objem:	1845 cm ³
Největší výkon:	100 kW při 6800 ot./min
Největší točivý moment:	160 N.m při 5300 ot./min
Převodovka:	manuální pětistupňová
Zavazadlový prostor:	289 l
Rozvor náprav:	2455 mm
Vnější rozměry:	4220/1695/1310 mm
Maximální rychlost:	202 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	8,5 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	9,0 l/100 km
Cena zkoušeného vozu:	60 000 Kč

Ceny originálních dílů

Díl	Cena
Přední brzdové destičky	3085
Přední brzdové kotouče	2ks 4631
Spodní rameno přední nápravy	L 15 309, P 14 347
Čelní sklo	7490
Sklo výklopných 3. dveří	23 988
Sada rozvodů	12 277
Vodní pumpa	3049
Rozdělovač (nebo jeho víčko)	víčko 1914
Přední světlomet	7445
Zadní světlomet	7505
Přední blatník	15 575
Přední nárazník	11 917
Vnější zpětné zrcátko	7707
Tlumič pérování přední	4105
Tlumič pérování zadní	4057
Zapalovací kabely	6897
Těsnění víka ventilů	524
Hlavové těsnění	1873

To se jen tak nevidí

Mazda MX-3 dnes mění majitele téměř výhradně přes soukromou inzerci, v lepším případě klubovou. Že neuvěřitelně zachovalý kousek bude nabízet Auto Diskont, jsme opravdu nečekali.

Zkoušená Mazda MX-3 byla kdysi prodána jako nová v České republice. Zajímavé ale je, že vznikla v roce 1992, avšak datum první registrace má až o dva roky později. Určité vysvětlení nám poskytl Miroslav Dufek: „Vzpomínám si, že kdysi Auto Palace dovezl několik desítek těchto vozů, které následně rozdál dealerům. Váš automobil tak mohl klidně stát někde v prodejně, než si pro něj někdo přišel.“

Tehdejší kupující, v našem případě žena, musel být patřičně bonitní. Vždyt základní cena vozu v roce 1992 byla 754 000 korun. Při tehdejší průměrné platu zhruba 6500 Kčs to znamenalo být 116 měsíců o chlebu a vodě.

Ač byl model MX-3 od začátku k máni také se čtyřválcem, k nám se oficiálně do-vážely pouze vrcholné verze s šestivál-cem. S objemem 1,8 litru šlo o nejmenší motor s tímto počtem válců na světě. Tato výlučnost však platila jen krátce, neboť v roce 1993 uvedlo Mitsubishi na domá-cím trhu jednotku 1.6 V6.

Právě úžasné hladký a tichý šestiválec ze série K umožnil mazdě dostat pověsti „auta, které neslyšíte.“ To platilo možná v případě luxusních xedosů, již méně ve sportovním MX-3. Takto koncipované motory (hodně válců, malý objem) obecně nevynikají pružností. K eliminaci toho uplatnila Mazda nejen originální systém rezonančního plnění válců VRIS, nýbrž i použila převodovku řady F s nezvykle krátkými převody. I díky nim se motor vytáčí jak o život a zvukem ve vysokých otáčkách připomíná turbínu. Pokud pracuje, jak má, je to stále skvělý zážitek. Bohužel jde dnes spíše o výjimku.

„Šestiválec řady K jsou dost citlivé na nešetrné zacházení. Rovněž trpí zvýšenou spotřebou oleje, takže kdo je pravidelně nekontroluje, tomu se jednoho dne motor zadře. Opravit jej lze, jen to není zrovna levné,“ říká Dufek. Bohužel nejde

o jediný problém. „Setkat se lze také se zapečenými pístními kroužky. K tomu dochází, pokud někdo motor vytáčí studený nebo naopak nenechá dochladiť po svižné jízdě, podobně jako u přeplňo-vaných agregátů. Majitelům šestiválců vždy říkám, že před blížícím se tanková-ním na dálnici mají zvolnit, po zastavení u čerpacího stojanu dát manželce pus, odpoutat se, otevřít dveře a pak teprve vypnout motor,“ směje se Dufek.

Jsou ale závady, jimž popsaným cho-váním nepředějete. Sem patří třeba kle-pající hydraulická zdvihátka ventilů. „To obecně svědčí o zanedbané údržbě, avšak prvotní příčinou je předřazený pístek regu-lující tlak olejového čerpadla, který poté nekoresponduje s otáčkami,“ vysvětluje a dodává: „Zda je regulátor v pořádku, lze zjistit pouze změřením tlaku oleje. Ji-nak to nepoznáte.“ Společání se na kontrolku tlaku mazání (červená olejníčka) je v tomto případě nošením dříví do lesa.

Specifická závada, která vás může zcela znehybnit, se ukrývá v rozdělovači. To když selže optický snímač pro nízké otáčky. Lepší je, když nefunguje ten pro vysoké otáčky. To pak s vozem odjedete, pouze motor nepůjde do otáček.



Ramena přední nápravy jsou originální a drahá. Čep i silentbloky lze měnit zvlášť.



Zadní náprava známá jako TTL využívá tři ramena a tzv. Chapmanovy vzpěry

Nutné investice

Odstranění vibrací řízení při brzdění [zřejmě stačí stočit kotouče, které jsou jinak skoro nové]:	400 Kč
Oprava praskliny ve středním dílu výfuku [půjde zavařit]:	600 Kč
Přetěsnění víka ventilů zadní řady válců:	2000 Kč
Velký servis včetně výměny rozvodů:	12 000 Kč
Celkem	15 000 Kč

Konkurenti ojeté Mazdy MX-3

Nissan 100 NX



Výroba: 1990-1996
Popis: Malé kupé na bázi Sunny N14 je asi největším konkurentem zkoušené mazdy. Na jeho přední část ve stylu Fordu Taunus 17M jste si museli zvyknout. Předností byla karoserie typu targa. Vůz byl nabízen se dvěma motory; se zážehovou jednotkou 1.6 a větším dvoulitrem. Druhý jmenovaný dobře známe z tehdejší primery a je považován za odolný.

Honda CRX de Sol



Výroba: 1992-1998
Popis: Ač automobilový nadšenci uctívají zejména druhou generaci sportovní hony, pro přímé srovnání s MX-3 je lepší její třetí, poslední vydání. Zaujme nejen dvoumístnou karoserii typu targa, nýbrž i pohonnými jednotkami o objemu 1,6 litru. Zejména výkonnější z nich nabízí díky systému VTEC dodnes skvělých 118 kW.