



Levná, když ji seženete

Zachovalá má cenu zlata



Jiří Topol,
regionální manažer
výkupu AAA Auto

S rozpočtem okolo padesáti tisíc a mladickou touhou po sportovním kupé má člověk jistě vícero možností, jak své peníze utratit, avšak v bazarech [zejména velkých] už většinou nepochodí. Pozornost tak musí obrátit spíše k soukromé inzerci.

Vyložené skvělá koupě ovšem v této kategorii aut číhá málokdy, většina solidních kusů si totiž kupce nachází v okolí prodávajícího, často ještě než stihne napsat inzerát. Vedle nejzákladnějších verzí trojkových kupé [BMW E36], zrezých caliber či spoilerů ověšených Peugeotů 406 Coupé je MX-6 na trhu jen zřídka vidaným modelem. Ono totiž udržet mazdu při životě vyžadovalo od majitelů vzhledem k omezené dostupnosti dílů větší částku než u jiných vozů, přitom má stále co nabídnout. V dané cenové relaci jde o vzhledově i řídičsky velice zajímavé auto, zejména s šestiválcem pod kapotou. A není pochyb, že dosud fungující exempláře nezničené amatérským tuningem budou v budoucnu zajímavými youngtimery. Jenže najít takový kus už je pár let takřka zázračným počinem, tuningovou mánií ve stylu Rychle a zběsile zahájenou před patnácti lety totiž od té doby přežilo jen málo cenově dostupných sportáků bez újmy.

Nepřehlédnutelný unikát a servisní náklady běžného auta – jde to dohromady? U Mazdy MX-6 ano, ale sehnat zdravý kus je těžké.

Kdo nezažil devadesátá léta, chápe některé jejich typické rysy jen těžko. Například období, kdy Mazda místo aut vyráběla létající talíře. Ve své době patřily k ikonám automobilového vesmíru, o to nesmlouvavěji z nich ale následující dekáda udělala symbol minulosti. To postihlo zejména všudypřítomný sedan 626. Vzácné odvozené kupé MX-6 se tolik okoukat nestihlo, a tak dnes zaujme hlavně tím, jak je geniálně ujeté. I kluci, kteří tu dobu sledovali z kočárku, vnímají, že tehdy bylo možné něco, co se znovu nestane.

Obráceno ve výhodu

Dobová kritika MX-6 věnovala jen málo pozornosti. I tehdy tvořili většinu novinářské obce sportovní jezdci lační rychlých adrenalinových zážitků, a kupé odvozené od sedanu střední třídy jich moc poskytnout nemohlo. Nízká hmotnost i těžšíše dodávaly kupátku trochu víc mrštnosti než obyčejnému sedanu, ale pouze na poměry cestovních vozů. Jejich příznivcům zase mohla vadit nízká střecha i tvrdší tlumiče, bušící do karoserie průměrné tuhosti. Kuriózní mix vlastností nakonec nezaujal ani moc

zákazníků a velké nespportovní kupé zmizelo z nabídky, ostatně stejně jako Opel Calibra nebo Honda Prelude. Dnes to ale zájemcům o neotřelý vůz dává velkou šanci, protože na mechaniku sdílenou s masovými modely lze stále všechno sehnat.

Ze sedanu 626 pasují na MX-6 nejen podvozkové díly, ale i výfuk. A samozřejmě oba motory: čtyřválec 2.0 16V a především o půl litru objemnější šestiválec, jaký tehdy, milé děti, patřil k běžné výbavě slušného modelu střední třídy. Teprve s ním je kupé kompletní.



V jednoduchosti je síla. Vidíte tu někde varování před nechtěným vyjetím z pruhu?

Roztekle oblé tvary zdobily většinu interiérů té doby, také povrchové úpravy jsou dnes jemnější, nemluvě o hudebních přehrávačích. Kromě kůže na sedačkách ale nic neprozrazuje stáří ani najeté kilometry.



Foto David Rajdl

Text: Martin Frei
martin.frei@cncenter.cz



V rubrice Bazar

SM 28 Vyšlo 11. 7. 2016	Porsche 911
SM 29 Vyšlo 18. 7. 2016	Corvette C5
SM 30	Mazda MX-6
SM 31 Vyjde 1. 8. 2016	Mercedes-Benz W 126

Je jich málo

Jako u všech podobných specialit bohužel platí nutnost shánět naprosto dokonalý stav. Specifické díly karoserie a interiéru už nejdou sehnat ani za modré z nebe a na vrakovištích není z čeho vybírat. To se týká nejen ozdobných listů nebo dekorů, ale i ryze funkčních prvků jako těsnění oken, dveří a šibrů. Neméně citlivou věcí je u Mazdy korozie, již podléhá všechno, co preventivně nedostávalo nadstandardní péči.

Jelikož si tahle kuriozita nikdy nezískala zástupy fanoušků, nekouká z ní ani do budoucna investiční potenciál. Díky tomu se ale ceny většinou drží do 100 000 Kč. „Přes běžnou inzerci se dnes už k zachovalému kusu nedostanete,“ potvrzuje obecnou zkušenost opravář a milovník Mazdy Miroslav Dufek z Měchenic. Jak se štěstí usmálo na něj, to se dočtete na další straně.

Pár slov o motorech

▶ **2.0 16V** [2,0 R4 16V, 85 kW, 172 N.m, 1992-1997]: Japonec se vším všudy – mechanicky jednoduchý, živelně točivý, přiměřeně úsporný a při správné údržbě spolehlivě vydrží 300 000 km. Zatímco však modelům G26 a MPV padne jako ulitý, od exkluzivity tohoto typu čekáme víc. S dvovlitrem holt MX-6 není to pravé ořečové.

▲ **2.5 V6** [2,5 V6 24V, 120 až 123 kW, 212 N.m, 1992-1997]: V zahraniční inzerci je jich méně a u nás se jich v absolutních číslech také neprodalo moc, ale stojí i za delší shánění. Krátkozdvihový, roštácky se rozbihající motor táhne plynule a má skvělý zvuk. Při modernizaci v létě 1994 pozbýl tři kilowatty, ale na pocitu z jízdy to není poznat.

▲ Skvělá volba ▶ Záleží na prioritách ▼ Nebrat

Ceny – příklady z německé inzercie autobazarů

Nejlevnější:	10 000 Kč, 2.0 16V, 1992, 289 000 km
Nejdražší:	155 000 Kč, 2.5 V6, 1996, 114 000 km
Náš tip:	77 000 Kč, 2.5 V6, 1995, najeto 156 000 km



Srdce jako zvon. Šestiválec není brutálně silný, ale velmi kultivovaný, podmanivě spontánní a ve vyšších otáčkách nádherně zpívá.



Místo vzadu a nízká střecha je to hlavní, co odlišuje interiér kupé od sedanu G26. Úžasné tvarovaná sportovní sedadla patřila k nejvybavenějším šestiválcovým verzím.



Bezrámové dveře nesmí na exkluzivitu podobného formátu chybět. Na testovacím voze lícovala po letech perfektně.

Přednosti a nedostatky

- Unikátní design
Nádherný zvuk motoru V6
Mechanika z běžného modelu
- Velmi omezený výběr ojetin
Nedostupné karosářské díly
Bez možnosti růstu ceny

Jak šel čas

1991	Premiéra na frankfurtském autosalonu.
1992	V lednu start výroby na společné lince s Fordem Probe v americkém závodě Flat Rock. Do Evropy se dovážejí motory 2.0 16V s pětistupňovou manuální, 2.5 V6 volitelně s čtyřstupňovou samočinnou převodovkou.
1994	V létě upravené motory, V6 s nižším výkonem.
1997	V lednu ukončení výroby.

Servisní rady

Výměna motorového oleje je stanovena po 15 000 km, náplň v samočinné převodovce je stanovena jako doživotní. Z praxe se doporučuje měnit oleje po 10 000, respektive 60 000 km. Rozvodový řemen se vyměňuje po 100 000 km, podruhé [respektive po 8 letech] i s kladkami.

Závady a problémy

Koroze karoserie: Napadá všechna běžná místa jako lemy blatníků, hrany dveří a kapoty nebo prahy. Po letech mohou být chycené i nosníky, a to i zevnitř.

Opotřebení hydraulických zdvihátek [V6]: V devadesátých letech se prodlužovaly intervaly výměn oleje, na což se při návrhu zdvihátek zapomnělo. Cvakání a klepání z vrchu motoru nepodceňujte, nesoulad vůlí působí kmitání vačkových hřídelí, což nevydrží vymezovací pružiny rozvodových kol a prasknou.

Netěsnosti víka ventilů [V6]: Ve stáří běžný jev. Jedno těsnění stojí kolem čtyř set korun, přístup k zadní hlavě vyžaduje demontáž sacího potrubí, což práci prodlouží o čtyři hodiny.

Selhání snímačů otáček v rozdělovači [V6]: Jsou dva a každý stojí tři tisíce korun.



Elegantnímu designu zádě padl za oběť vstup do kufru. V mazdách ale mrtvolky nikdo nevozí...

Hodnocení

Komfort:	2,50
Prostornost:	3,00
Dynamika:	2,00
Pohonné jednotky:	1,50
Spolehlivost:	1,50
Servisní náročnost:	2,00
Ceny a nabídka dílů:	4,00
Výsledná známka	2,36

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům