



Mazda MX-6 V6, 1996,
139 000 km, není na prodej

Technické údaje

Motor:	atmosférický zážehový šestiválec
Zdvihový objem:	2497 cm ³
Největší výkon:	120 kW při 6500 ot./min
Nej. točivý moment:	212 N.m při 5500 ot./min
Převodovka:	pětistupňová přímo řazená
Zavazadlový prostor	405 l
Rozvor náprav:	2610 mm
Vnější rozměry:	4615 x 1750 x 1310 mm
Maximální rychlost:	226 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	8,4 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	8,6 l/100 km

Nutné investice

Koroze prahu:	2000 Kč
Celkem:	2000 Kč

Už měla být ve šrotu

Šestiválcový poklad z konce výroby a z dobrých rukou dokazuje, že u stárnoucího auta je třeba závady nejen řešit, ale i předvídat.

Ve většině evropských zemí se MX-6 prodávalo hlavně se čtyřválcem. Majestátní motor V6 sice předl jako kotě, ale drahý byl jako pes. Proto vévodil prodejem jen v zubořaném Švýcarsku – a pak v České republice, kde byla tehdy Mazda značkou úspěšných lidí. A kdo z nich vůbec na milionovou cenu MX-6 dosáhl, volil rovnou vrchol.

Právě z takových poměrů pocházel testovaný kus. Majitelé však byli nejen zámožní, ale také povznesení nad prchavou módou, takže si stříbrnou krásku nechali devatenáct let a až do konce jí dopřávali nejlepší péči. Svědčí o tom nejen zánovní brzdy, ale i novotou zářící originální výfuk.

Po 100 000 km také nechali vyměnit rozvodový řemen. Servis postupoval podle instrukcí výrobce a nechal ve službě původní napínací mechanismus, což se pak vozu málem stalo osudným. S přibývajícím věkem totiž jezdil stále méně, takže další výměna řemene po 200 000 km by se zřejmě odehrála až za několik roků. Právě při ní mělo dojít i na nové kladky a napínák. Jenže původní díl se rozhodl, že už čekat nebude, a rozvody spadly.

Šestiválci Mazdy by se ani v takovém případě nemělo nic stát. Je takzvaně nepotkatelný – ventily s písty na sebe nedosáhnou, takže by se vnitřní části neměly poškodit. A také se nepoškodily, jenže zpod kapoty se ozývaly neobvykle ošklivé zvuky. Servis usoudil na poškození klikového mechanismu a došel k závěru, že kompletní oprava by převýšila cenu vozu. Druhý den paní majitelka zavolala Miroslavu Dufkovi, který má v Měchenicích kromě servisu i specializované vrakoviště.

„Kompletní oprava motoru by se skutečně nemohla vyplatit, jenže nakonec nebyla nutná,“ popisuje dnes spokojený majitel, který poškozené auto pořídil na vlastní riziko – s tím, že by jinak posloužilo jako dárcé dílu.



Ne, tady nic nechybí. Chladiče bývaly tehdy tak odolné, že vydržely bez ochranných mřížek a odletující kamínky je neprorázily.



Ze sedanu 626 pasují nejen ramena a rámy, ale i výfuk. Klikatou výztuhu přední nápravnice měly všechny šestiválce.



Koroze patří k úhlavním nepřítelům starších vozů Mazda. I tady bude nutné některá místa ošetřit.

Po opravě rozvodů motor bez potíží nastartoval, a jak jsme se mohli přesvědčit, běží jako zamlada. Kultivovaně, měkce, a přitom neochvějně táhne z libovolných otáček, aby před červeným polem rozkošnický zavyl. Dohromady s pocitově pevným řízením, opřeným o vyztuženou nápravnicu, s podvozkem i brzdami ve skvělém stavu to celé tvoří ideál pro toulaní zakroucenými silničkami středního Povltaví, kde také vznikaly naše fotografie.

Na vyloučené sportovní jízdu to není, ale proč taky? Obklopení téměř netknutým interiérem se vracíme do devadesátých let, kdy budoucnost automobilů vypadala tak nadějně. Kdy technika sloužila člověku, ne opačně, a při jejím ladění se bral ohled i na jeho duši. „Je to právě nádherný zvuk šestiválce v kombinaci s těmi zvláštními tvary, co mě na MX-6 fascinuje nejvíc,“ dodává Dufek. Když mu odpoledne vracíme klíčky, nemůžeme než souhlasit.

Foto David Rajdl

Konkurenti ojeté Mazdy MX-6

Opel Calibra



Výroba: 1989–1997

Popis: Mimořádně úspěšný model je dodnes k dispozici ve stovkách kusů, větší je tedy i šance na zachovalý kus. Lepší je také nabídka dílů a výhledy na růst ceny. Ochrana před korozi však nebyla o moc lepší než u Mazdy. Doporučujeme jednodušší verze 2.0 16V a 2.5 V6. Vyhněte se složitým provedením Turbo a 4x4.

Honda Prelude



Výroba: 1997–2002

Popis: Honda vydržela větší kupě v Evropě nabízet nejdéle, takže dnes dostaneme o něco mladší ojetiny. Výběr vozů je dostatečný, přestože unylý tvar si moc přátel nezískal. S nabídkou dílů to zatím není špatné, ceny jsou však horentní. Nejrozšířenější dvojlitr stačí, silnější 2,2 l je hodně točivý. Vyhněte se automatu a zatáčení všech kol 4WS.