

Mazda macht's möglich: das Coupé

Es war einmal. So beginnen Märchen. Das könnte aber auch über der Geschichte der Familien-Coupés in Deutschland stehen. Die Zulassungszahlen sprechen eine deutliche Sprache. Auch Mazda weiß das, hat die Entwicklung am eigenen 626-Coupé zu spüren bekommen. Trotzdem geben die Japaner nicht auf, schicken mit der neuen 626-Generation wieder einen Pseudosportler ins Rennen.

Von Jochen Gipp

Am Start macht der Neuling zweifellos eine gute Figur. Die Karosserie mit den aufgeblasenen Kotflügelbacken ist formal gelungen, hebt sich wohltuend etwas aus dem Formen-Einerlei unserer Tage heraus. Allerdings hat der Sprinter eine Last zu tragen: tausend Mark Mehrpreis gegenüber dem Vorgängermodell. Die billigste Version, der GLX 2.0i, kostet jetzt 24 390 Mark.

Einmal unterwegs, zeigt sich jedoch schnell, daß das Geld gut angelegt ist. Nichts am 626 Coupé ist geblieben, wie es war. Beispiel: Innenraum. Hier setzt sich die neue harmonische Linie nahtlos fort. Das Cockpit ist abgerundet, seine Form ist der des 190er-Mercedes angenähert. Alles wirkt übersichtlich. Nur mit der Sicht ist das so eine Sache. Die wegen der verbesserten Aerodynamik recht schräg stehende Windschutzscheibe spiegelt bei Gegenlicht Teile des Armaturenbrettes ins Blickfeld. Besonders stört dabei die Spiegelung der Defrosterschlitze.

Was sich hinter dem für die Ausstattung zuständigen GLX-Kürzel alles verbirgt, merkt der Fahrer bereits beim Aufschließen der Tür. Da öffnet die Zentralverriegelung auch die Beifahrerseite. Rote Einstiegsleuchten in den Türen sorgen für mehr Sicherheit beim Ein- und Aussteigen. Elektrische Fensterheber reagieren auf Knopfdruck. Das Lenkrad ist höhenver-

Bitte blättern Sie um



Dank schnittiger Form gleitet das Mazda-Coupé leise durch den Wind



Die geschwungene Form des neuen Mazda-Cockpits ist der des 190er-Mercedes stark nachempfunden



Serienmäßig ist die Lenkrad-Höhenverstellung. Der Hebel hierfür befindet sich unter der Lenksäule



Die Ähnlichkeit mit dem Vorgänger ist beabsichtigt. Der Mazda 626 bewahrt sein Gesicht. Die Form ist insgesamt abgerundeter

für die Familie

Weniger Platz für mehr Geld – so umschreiben immer mehr Autofahrer ein Coupé. Preiswert, chic und Platz wie in einer Limousine – so wirbt Mazda für sein neues 626-Coupé. Wer recht hat, zeigt der Test mit dem 90 PS starken 626-Basismodell



**Ab heute
wird es
früher
dunkel...**

**...immer
schön munter
bleiben!**

Halloo-Wach macht munter.
Mit den natürlichen Wirkstoffen
der Kakaobohne, der Minze
und der Kaffeebohne.

HALLOO-WACH

Halloo-Wach gegen Müdigkeit. **ROLAND**
ARZNEIMITTEL
In Ihrer Apotheke. HAMBURG

Eine
Gang-
schaltung
ohne
Hebel?

Dann würde es genausowenig
vorangehen wie auf einem
Fahrrad ohne Pedale.
Oder wie in unserer Wirt-
schaft ohne Werbung:
Werbung ist wichtig!

Schauen Sie sich die Anzeigen in
AUTO-BILD genau an, liebe Leser:
Sie finden viele
interessante Informatio-
nen, tolle Fotos, witzige
Ideen... Werbung ist
eben nicht nur wichtig -
Werbung macht auch
Spaß! Finden Sie nicht?

**Auto
Bild**

Von der ersten bis zur
letzten Seite super.

Test Mazda 626 Coupé GLX 2.0i



Foto: Ulrich Kottler, Matthias Nyberg

stellbar. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich körpergerecht verschieben: vor und zurück, rauf und runter. Sogar die Seitenpolster der Rückenlehnen lassen sich in der Härte einstellen. Und – für ein Coupé nicht selbstverständlich – auch die Rückbank ist asymmetrisch umklappbar, wodurch sich der Kofferraum erheblich vergrößert. Neu in der GLX-Ausstattung ist die Servolenkung. Bislang kostete sie gut 800 Mark Aufpreis.

Ein kurzer Dreh am Zündschlüssel setzt den Motor in Gang. Sein Klang ist typisch Mazda: dunkel und rau, aber nicht unkultiviert. Techniker drehten dem Einspritzer des Einstiegsmodells ein wenig an der Leistungsschraube, drückten ihn von 92 auf 90 PS, wodurch der 626, bei uns erfolgreichster Mittelklasse-Japaner, in eine günstigere Versicherungsklasse rutschte (rund 70 Mark weniger pro Jahr) und so die Wirtschaftlichkeitsrechnung für ihn noch besser ausfällt. Bei den Betriebskosten wird schon wegen des Kata-

lysators gespart: Der Finanzminister verzichtet für 46 Monate auf die Kfz-Steuer.

Vom Leistungsverlust ist beim neuen Mazda nichts zu spüren. Die Maschine nimmt gleich nach dem Kaltstart gut Gas an und hinterläßt nicht den Eindruck, mit dem 1120 Kilogramm schweren Auto überfordert zu sein. Erfreulich ist die Durchzugskraft des Motors schon bei niedrigen Drehzahlen. So kann man recht schaltfaul fahren. Die Meßwerte für Beschleunigung, Durchzugskraft und Höchstgeschwindigkeit sind akzeptabel. Mit der gestoppten Höchstgeschwindigkeit von 181 km/h war nur der Tacho nicht einverstanden. Er zeigte stolze 205 km/h.

Bei der Entwicklung der neuen 626-Modelle legten die Mazda-Konstrukteure auch Hand ans Fahrwerk. Der Coupé-Radstand wurde um fünf Millimeter verlängert, die Spurweite vorne um 25 Millimeter und hinten gar um 40 Millimeter verbreitert. Der Hinterachse wird jetzt bei Kurvenfahrt ein sogenannter Milienk-

effekt zugeschrieben. Das Auto soll bei Richtungswechsel besser die Spur halten, in extremen Fahrsituationen weniger leichtausbrechen.

Die Abstimmung von Fahrwerk und Gestühl stellt sich bei längeren Fahrten jedoch als nicht optimal heraus. Federung und Dämpfung sind recht straff und lassen Komfort vermissen. Harte Schläge stressen die Wirbelsäule. Irgendwann registrieren Rücken und Popometer wachsende Unbequemlichkeit. Auch der vielfach verstellbare, aber in der Sitzfläche etwas zu kurz geratene Fahrersitz hilft da nicht weiter. Ich habe die Neigung der Rückenlehne verändert, den Druck der Lendenwirbelstütze und zuletzt die Sitzhöhe – Hilfe aber brachte allein eine Pause mit gymnastischen Übungen. In puncto Fahrkomfort sind die Pluspunkte des neuen Mazda gegenüber dem alten eher bescheiden.

Insgesamt aber hat die Verjüngungskur dem 626 gutgetan. Coupéfahren



Die Rückenlehne der Rücksitzbank läßt sich asymmetrisch (ein Drittel zu zwei Dritteln) teilen und für Gepäcktransport umklappen



Mit Drehrad und Hebel lassen sich am Vordersitz die Seitenpolster und die Lendenwirbelstütze einstellen



Mehr Sicherheit: Beim Öffnen von Fahrer- oder Beifahrertür leuchten rote Einstiegs Lampen

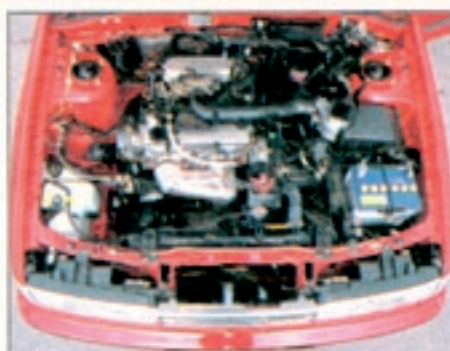


Die beiden Schalter für die elektrischen Fensterheber liegen griffgünstig vor der Fahrertür-Armlehne



Die Fahrleistungen des neuen 626-Coupés können sich sehen lassen. Der Neue ist gut sechs km/h schneller als sein Vorgänger

könnte mit ihm wieder richtig in Mode kommen. Denn auf dem Weg zum Ziel hat er zwei coupétypische Nachteile schon abgeschüttelt: Er ist weder übermäßig teuer, noch bietet er den Insassen zuwenig Platz.



Der Zweiliter-Einspritzer leistet im neuen Mazda 626 statt bisher 92 nur noch 99 PS. Vorteil: günstigere Versicherungsklasse. So ist der Japaner noch wirtschaftlicher

Technische Daten



Vierzylinder-Reihenmotor, vornequerein-gebaut, eine obenliegende Nocken-welle, eff. Hubraum 1988 ccm, Boh-rung x Hub 86 x 86 mm, Leistung 66 kW (90 PS) bei 5000/min, max. Dreh-moment 153 Nm bei 2500/min, Ver-dichtung 8,6:1, elektronisch gereg. Kraftstoffeinspritzung, Transistor-zündung, gereg. Kat. Lambdasonde, Fünfganggetriebe, Vorderradan-trieb, vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Dreiecks-querlenker, Stabi, hinten Einzelrad-aufhängung, McPherson-Federbei-ne, Querlenker, Längslenker, Brems-en vo./hi. Scheiben-/Trommelbrems-en, Kofferraum 457 l, Tank 60 l

Testwerte

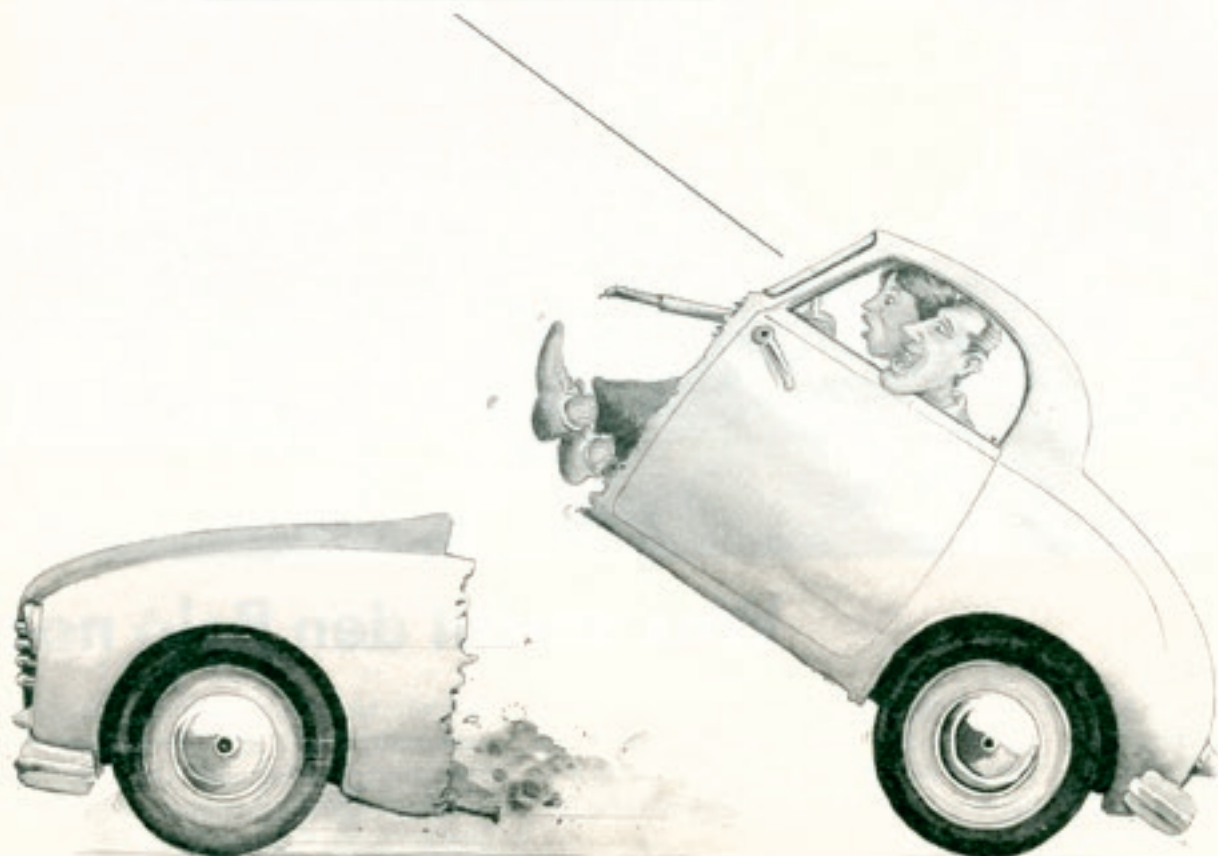
Höchstgeschw.	181 km/h
0-100 km/h	11,6 Sekunden
60-100 km/h	11,3/16,2 Sekunden
Testverbrauch	9,1 l N bl/fr./100 km
Gewicht	1120 Kilogramm
Zuladung	720 Kilogramm
Anhängelast	1200 Kilogramm
Inn'geräusch	69 dB (A)
Steuer	46 M. steuerfr./264 DM
Versicherung	1090 Mark
Inspektion	250 bis 350 Mark
Grundpreis	24 390 Mark

① Beschleunigung im 4./5. Gang. ② Anhängelast gebremst. ③ bei 100 km/h im 4. Gang

Testzeugnis

Schal-tung:	Leichtgängiges Fünfganggetriebe mit exakten Schaltpunkten. Die Übersetzung ist gut auf die Motorleistung abgestimmt.	2	Motor:	Der Einspritzer glänzt durch guten Kaltstart und gleichmäßige Durchzugskraft. Der Motorklang ist rau.	2
Len-kung:	Serienmäßig drehzahlabhängige Servolenkung. Direkte Lenkwirkung. Gut: höhenverstellbares Lenkrad.	2	Ver-brauch:	Mit 9,1 Litern bleifreiem Normalbenzin pro 100 Kilometer zählt das Mazda-Coupé zum Durchschnitt.	3
Brem-sen:	Die servounterstützten Bremsen sprechen schnell an und sind in ihrer Leistung problemlos zu dosieren.	2	Koffe-raum:	Mit 457 Litern schon reichlich Fassungsvermögen. Variabel durch asymmetrisch teilbare Rücksitzlehnen.	2
Fahrlei-stung:	Der 90 PS starke Motor zeigt sich mit dem 1120 Kilogramm schweren Coupé nicht überfordert.	2	Reich-weite:	Der Tankinhalt von 60 Litern reicht für gut 650 Kilometer Fahrstrecke. Überdurchschnittlicher Aktionsradius.	2
Fahr-werk:	Sportlich straffe Abstimmung. Harte Stöße werden zuwenig gefiltert. Nur befriedigender Fahrkomfort.	3	Kosten:	Viel Ausstattung für 24 390 Mark, zeitlich begrenzte Steuerbefreiung, günstiges bleifreies Normalbenzin.	2
Karos-serie:	Ordentliche Verarbeitung. Windschnittige Form. Armaturenbrett spiegelt bei Gegenlicht in der Frontscheibe.	3	Gesamturteil:	Der neue Mazda 626 hat das Zeug, um auch als Coupé wieder hohe Ver-kaufszahlen einzufahren.	

„Mit der BERU-Silverstone läuft er tatsächlich etwas flotter – findest du nicht, Luise?“



Wer sich keine Zündaussetzer leisten kann, wer vom Kaltstart an bis hin zum Überholmanöver sicher gehen will, daß die Leistung seines Triebwerkes voll da ist, der vertraut auf die neue BERU-Silverstone. Die Zündkerze mit der Mittelelektrode aus 99,9% Feinsilber. Das garantiert eine bessere Abbrandfestigkeit und eine extrem hohe Wärmeleitfähigkeit. Silber ist außerdem widerstandsfähiger gegen Funkenerosion und chemische Einflüsse im Brennraum. Dadurch bleibt der Elektrodenabstand während den Wechselintervallen nahezu gleich. Das Kraftstoffluftgemisch wird optimal verbrannt und in Leistung umgesetzt. Die BERU-Silverstone ist gewöhnlichen Zündkerzen durch ihr größeres Wärmebereichsspektrum weit überlegen. Kurz nach dem Start erreicht sie ihre Selbstreinigungstemperatur, ist im Stadtverkehr gegen Verrußen und Verölen unempfindlicher und bei Vollastfahrt auf der Autobahn gegen Überhitzung sicherer. Wenn Sie die volle Leistung Ihres Motors immer auf Abruf bereithalten wollen – dann nehmen Sie die neue schwarze Zündkerze von BERU: die Silverstone.

