

Mazda 626 GC

Een ondergewaardeerd model binnen de Mazda 626 range is de 2e serie GC. Waarom? Het heeft niet de klassieke uitstraling van de eerste generatie 626. De eerste generatie spreekt de liefhebbers van de klassieke Mazda's aan en deze biedt nog mogelijkheden voor ombouw naar rotatiemotor. Daarnaast is de GC niet zo'n technische verfijnde auto als zijn opvolger, de Mazda 626 GD, die ook weer een specifieke liefhebbersgroep kent. De 626 valt een beetje tussen wal en schip. Dat terwijl de Mazda 626 zeer belangrijk is geweest voor de geschiedenis van Mazda. In deze special gaan we kijken naar de ontwikkeling, design, techniek, reclame en de verkoop van deze succesvolle middenklasser uit de jaren '80.





Inleiding

Geïntroduceerd in 1982, bood de Mazda 626 GC een combinatie van moderne technologie, verfijnde styling en betrouwbare prestaties. De auto was niet alleen belangrijk vanwege zijn ontwerp en techniek, maar ook vanwege de wijze waarop het Mazda's positie in de Europese middenklasse verstevigde.

In dit artikel duiken we diep in de ontwikkeling, introductie, facelift, en het einde van de Mazda 626 GC. Daarnaast besteden we aandacht aan brochures en miniaturen.

De voorgangers - Mazda 616 (1970-1978) en Mazda 626 CB2 (1978-1982)

De Mazda 626 heet niet overal zo. In de meeste markten heet 'ie 'Capella'. De eerste Capella werd in Europa op de markt gebracht als Mazda 616. De tweede Capella was de facelift van de 616 LN. De derde capella was voor Europa de eerste Mazda 626 namelijk de 626 CB2. Daardoor wordt de opvolger van de 626 CB2, de Mazda 626 GC, internationaal aangeduid als 4e generatie Mazda Capella, maar voor de Europese markt als de 2e generatie Mazda 626. Om even de verwarring uit de lucht te halen.

Mazda 616

De Mazda 616 werd geïntroduceerd in 1970 als een uitbreiding van de populaire Mazda Familia-lijn, die al in Japan goed verkocht werd. In tegenstelling tot de kleinere Mazda 1000 en Mazda 1300, die eerder in de compacte klasse aanwezig waren, was de 616 een vergroting van het modelaanbod, ontworpen om een bredere markt aan te spreken.

Het model werd in verschillende markten verkocht, vooral in Japan, Australië, Europa en Noord-Amerika. De auto werd gepositioneerd als een betaalbare middenklasse sedan en coupé die, geheel in lijn met de Mazda traditie, de eerste jaren ook leverbaar werd met een rotatiemotor. Beter bekend als de Rx-2.

De productie van de 616 was een succes voor Mazda, vooral omdat het merk zijn aanwezigheid in Europa en andere markten verder uitbreidde.

626 CB2

De 616 werd opgevolgd door de eerste generatie Mazda 626, herkenbaar aan chassissnummer CB2. Deze werd in 1978 geïntroduceerd maar in Europa was hij pas vanaf 1979 leverbaar. De 626 CB2 was een belangrijke voorloper van de 626 GC, hoewel het nog een meer traditionele uitstraling en techniek bezat. Dit model was de opvolger van de originele Mazda 626 (CB1) en bracht een aantal significante veranderingen, zowel in ontwerp als techniek.

De Mazda 626 CB2 was ontworpen om een groter publiek aan te spreken, vooral op de Europese markten. De Japanse auto-industrie was op zoek naar manieren om zijn producten toegankelijker en concurrerder te maken in Europa, een markt die door Europese merken zoals Opel, Ford, en Volkswagen werd gedomineerd. De 626 CB2 had achterwielaandrijving gelijk aan de Mazda 616. Bij het motorenaanbod werd gebruik gemaakt van dat wat er al op de plank lag: de bekende 1.6 (NA) uit de 616, de 1.8 (VC) en de 2.0 (MA) (beide uit de 929) werden zoals gewoonlijk in de lengterichting gemonteerd. Een klassieke opstelling in een moderne jas. Dat dan weer wel. Het ontwerp was strak, Europees georiënteerd en onderscheidend. Daardoor werd de eerste generatie 626 goed verkocht.

Ontwikkeling

Na de relatief conservatieve CB2, was het voor Mazda tijd voor een grotere sprong voorwaarts. De 626 GC werd ontworpen om zowel op de Europese als de wereldwijde markt te concurreren met nieuwe rivalen, en het werd al snel duidelijk dat Mazda zich moest onderscheiden op het gebied van styling, technologie, en rijervaring.

Bij de ontwikkeling van de nieuwe Mazda 626 GC werd gebruik gemaakt van Mazda's wereldwijde netwerk. De ontwerp- en engineeringteams van Mazda werkten intensief samen om het model te ontwikkelen, waarbij ze gebruik maakten van de uitgebreide ervaring die het merk al had opgedaan in de vorige generaties van de 626.

Mazda's hoofdkantoor en het belangrijkste ontwerp bureau bevonden zich in Hiroshima, Japan. Het ontwerp van de Mazda 626 GC werd grotendeels geleid door de designteam in dit hoofdkantoor. De technische ontwikkeling van de Mazda 626 GC vond ook plaats in Hiroshima, maar de engineeringafdelingen werkten samen met de productiefaciliteiten die Mazda had in de regio's.

Hoewel het GC-ontwerp primair uit Japan kwam, speelde het Europese designteam in Duitsland een rol bij het aanpassen van stylingdetails, interieurkeuzes en uitrustingsniveaus aan Europese voorkeuren. Denk aan strakkere lijnen, sobere interieurs en technische afstemming op Europese rijomstandigheden. Bovendien werden er Europese testfaciliteiten gebruikt om de auto te testen onder diverse omstandigheden die specifiek waren voor de Europese markten, zoals bochtige wegen en lange snelwegen.

Als derde speelde ook het ontwerp team uit de VS een belangrijke rol. Omdat Mazda inmiddels nauwe banden had met Ford moest ook rekening worden gehouden met internationale belangen van Ford bij de ontwikkeling. Zo moest platformdeling mogelijk zijn en moesten geldende VS-eisen op gebied van milieu en veiligheid worden doorgevoerd.

Productie

De GC werd voornamelijk geproduceerd in Japan. De productie begon in 1982 en duurde tot 1987. De auto werd geproduceerd in verschillende fabrieken, met als belangrijkste de nieuwe productiefaciliteit in de Hofu-fabriek in Japan. Deze was verantwoordelijk voor het grootste aantal geproduceerde Mazda's 626. Ook in Hiroshima (Japan) werden de 626's in elkaar geschroefd. Deze productie was in de beginjaren gericht op de Europese markt.

Buiten Japan werden de Mazda's geproduceerd/geassembleerd in Bogotá (Colombia) en Auckland (Nieuw-Zeeland). Daarnaast werden de 626's lokaal geassembleerd in Zuid-Afrika.

In het eerste jaar werden in de Hofu fabriek 300.000 Mazda's 626 geproduceerd, maar dat was niet genoeg om aan de vraag te voldoen.

Styling

De styling van de Mazda 626 GC was een belangrijk kenmerk dat het model onderscheidde van de concurrentie. Mazda wilde niet alleen een praktische auto bouwen, maar ook een model dat aantrekkelijk was voor een breed scala aan klanten, van jonge gezinnen tot zakelijke gebruikers.

De ontwerpers van de 626 GC stonden voor een uitdaging: ze moesten een auto creëren die de stijgende eisen van Europese klanten kon voldoen, terwijl ze tegelijkertijd Mazda's kernwaarden van betrouwbaarheid, efficiëntie en betaalbaarheid behielden. De ontwerper Yoshihiko Matsuo, die ook verantwoordelijk was voor de ontwikkeling van de Mazda RX-7, speelde een sleutelrol in het creëren van de visie voor het nieuwe model. 2 speerpunten: aerodynamica en interieur.

- Aerodynamisch ontwerp: De gladde lijnen en de verlaging van de luchtweerstand gaven de auto een moderne uitstraling die in contrast stond met de meer hoekige en conservatieve styling van de CB2.
- Interieur: Mazda streefde naar een modern interieur, met betere materialen, een duidelijker dashboard en een verhoogd comfortniveau. Het ontwerp was gebruiksvriendelijk, met een focus op de ergonomie van de bestuurder en passagiers.

Hoewel het uiterlijk van de nieuwe, tweede generatie 626 lang niet zo revolutionair was als dat van de nieuwe Ford Sierra of de net geïntroduceerde gestroomlijnde Audi 100 bracht zijn komst toch grote veranderingen met zich mee.

Zo is deze 'GC'-generatie de eerste voorwielaangedreven 626, de eerste met een dieselmotor en de eerste met onafhankelijke achterwielophanging. Het koetswerk is veel strakker gelijnd dan voorheen en verliest zijn enigszins aflopende taillijn. In plaats daarvan komt er een vierkante, maar keurig geproportioneerde koets die voor wie terugkijkt wellicht minder aansprekend is, maar ontegenzeggelijk moderner dan die van zijn voorganger.

Naast de sedan en de coupé verschijnt er een vijfdeurs hatchback. Saillant detail: met een Cw-waarde van 0,35 is de vijfdeurs 626 niet eens zoveel minder gestroomlijnd dan de Ford Sierra, die het als vijfdeurs tot 0,34 schopt. De tweedeurs 626 evenaart die waarde zelfs. De Coupé is niet langer een zogenoemde 'hardtop coupé'. Vanaf deze generatie heeft hij gewoon een B-stijl en een vaste achterste zijruit, daar waar de voorganger desgewenst met vier geopende ruiten door het verkeer kon gaan. Stijlloos, maar toch ook stijlvol!



Aangepast dashboard bij de GLX uitvoering met sportief stuurwiel en de bediening van een aantal functies op het console.

Technische innovaties

Alle brochures van de 626 laten een mix zien van sportiviteit, styling en techniek. Mazda lanceert met de 626 een moderne middenklasse auto met voorwielaandrijving, nieuwe motoren en een onafhankelijke achterwielophanging.

Motoren

De ontwikkeling van de motoren kreeg als codenaam “Magnum”. Dit verwees m.n. de inlaat en compressie van de nieuwe motor die ook nog eens 26 kg lichter werd dan de vorige generatie motoren. Uiteindelijk worden 3 nieuwe motoren ontwikkeld namelijk de F6 (1600 cc), de F8 (1800 cc) en de FE (2000 cc) motoren. De motoren worden breed ingezet. Niet alleen zien we vanaf 1982 deze motoren in andere Mazda modellen terugkomen; ook bij andere automerken en industriële toepassingen worden de nieuwe Mazda motoren ingezet. De motoren worden voortaan dwars ingebouwd in combinatie met voorwielaandrijving. In de diverse reclame uitingen wordt dan ook vaak de FF (Front engine; Front wheel drive) gebruikt.

Vanaf 1984, vult een atmosferische tweeliter diesel met zo’n 65 pk het leverings-programma aan. In Nederland wordt dit een populaire uitvoering. De zuinige Mazda gaat hiermee een rol spelen bij autolease.

De FE-motor wordt vanaf 1985 ook beschikbaar met Brandstofinjectie. Dit zorgde voor betere prestaties en efficiënter brandstofverbruik. Met 120 Pk en 169 Newtonmeter aan koppel was dit de sterkste motor die Mazda, naast de rotatiemotor, kon aanbieden mid jaren ’80.

Ophanging

De overgang van de Mazda 626 CB2 naar de GC markeerde een grote technologische sprong: van een klassieke achterwielaangedreven middenklasser naar een moderne, voorwielaangedreven wereldauto. Doordat de motor ook dwars in de auto lag gaf dat mogelijkheden voor het nieuwe onafhankelijke achterwielophanging. Hierdoor ging de handling er bijzonder op vooruit. Dat in combinatie met de versterkte carrosserie en verbeterde remmen stond er gewoon een veel betere auto op de stoep.

Market	Model	Years	Engine	Power	Torque	Notes
North America	Base	1983–1985	2.0 L FE I4	62 kW; 84 PS (83 hp)	149 N·m (110 lb·ft)	
		1986–1987	2.0 L FE I4	69 kW; 94 PS (93 hp)	156 N·m (115 lb·ft)	EGi (Electronic Gasoline Injection)
	GT/Turbo	1986–1987	2.0 L FET I4	89 kW; 122 PS (120 hp)	203 N·m (150 lb·ft)	
Rest of the world	1.6	1983–1985	1.6 L F6 I4	60 kW (82 PS; 80 hp)	120 N·m (89 lb·ft)	
		1985–1987		59 kW (80 PS; 79 hp)	119 N·m (88 lb·ft)	
	1.8	1983–1987	1.8 L F8 I4	67.5 kW (92 PS; 91 hp)	136.5 N·m (100.7 lb·ft)	Not in Europe
	2.0	1983–1987	2.0 L FE I4	75 kW (102 PS; 101 hp)	159 N·m (117 lb·ft)	
		1983–1987		66 kW (90 PS; 89 hp)	153 N·m (113 lb·ft)	Sweden
		1983–1986		70 kW (95 PS; 94 hp)	158 N·m (117 lb·ft)	Switzerland, Australia
		1986–1987		68 kW (92 PS; 91 hp)	150 N·m (111 lb·ft)	two-way catalytic converter
		1985–1987		68 kW (92 PS; 91 hp)	153 N·m (113 lb·ft)	EGi, three-way catalytic converter
		1985–1986		81 kW (110 PS; 109 hp)	171 N·m (126 lb·ft)	EGi, Switzerland
		1985–1987		88 kW (120 PS; 118 hp)	169 N·m (125 lb·ft)	EGi, GT trim level
	Diesel	1984–1987	2.0 L RF I4	47 kW (64 PS; 63 hp)	120 N·m (89 lb·ft)	62–67 PS depending on market/year

De introductie

Met een overtuigende advertentiecampagne werd de ‘geboorte van een legende’ aangekondigd. Op 1 februari 1983 staan er in diverse landelijke kranten grote advertenties waarin de nieuwe Mazda 626 wordt gepresenteerd.

De Mazda werd in de Europese markt weggezet in alle carrosserie varianten en met 2 benzinemotoren en 1 diesel. De 1800cc F8 motor wordt niet in Europa geleverd.

De beide benzinemotoren waren ook direct beschikbaar in tegenstelling tot bijv. de Amerikaanse markt waar de 626 tot 1985 uitsluitend leverbaar was met de 1.6 motor en daarna pas leverbaar werd met een 2 liter. Binnen Europa waren er wel verschillen in aankleding van de auto’s en in de techniek. Zo had de Zwitserse 626 altijd een 2.0 liter, maar had deze maar 90 PK om aan de milieu-eisen te kunnen voldoen.

Ook uiterlijk waren er diverse verschillen. In Europa waren er geen uiterlijke verschillen. In de VS was de gesloten koplamp vervangen door sealed beam dubbele koplampen en een langere voor- en achterbumper ivm de strengere veiligheidseisen. De Hatchback heette daar Sport Sedan. Maar ook Touring Sedan wordt gebruikt voor de Hatchback. Heel verwarrend.

De in Mazda Nieuw Zeeland assembleerde en de in Colombia bij CCA (Compañía Colombiana Automotriz) geproduceerde 626’s weken af van de Japanse productie. De sedan werd geleverd als “short nose” met 1800 cc. De sedan kreeg dus een andere neus dan de hatchback en de coupé. Deze verschenen met de 2 liter motor en met de ‘normale’ neus die daar als “long nose” bekend stond. De sedan was uitsluitend in een ‘DX’ (Nieuw-Zeeland) of ‘L’ (Colombia) uitvoering leverbaar. Bij de facelift in 1985 kreeg de sedan ook de “long nose” en de 2 liter motor.



GEBOORTE VAN EEN LEGENDE

Een Europese primeur voor Nederland. De nieuwe Mazda 626. In Japan gekozen tot auto van het jaar 1983. Met een ongehoord temperament, voorwiel-aandrijving, zelfcorrigerende stuurlinrichting en een comfort dat in zijn klasse onwettig is. U ziet hier de riante 5-deurs Hatchback.

Kijk naar de soepde lijn, de aerodynamische en toch eigenzinnige vorm. Mooi, maar vooral van belang ten aanzien van brandstofverbruik en windgeruis.

Verbaas u over de nieuwe kenmerken: stilte, felheid en sneller. De 1998 cm³ motor is bijvoorbeeld goed voor 0-100 km/u in 10,2 sec. en een top van rond de 180 km/u. Menige sportwagen krijgt er bloes van op de flanken.

Vervonder u over het stuurgedrag. Direct, licht en zonder valreus reacties in de bocht.

De zelfcorrigerende stuurlinrichting maakt overhoofd rijden in een zachte berm of remmen met een lichte hand niet meer tot een hachelijke zaak.

Bovendien houdt het door Mazda gepatenteerde TTL (Twin Trapsoidal Link) systeem de achterschors onder alle omstandigheden op het rechte pad. U voelt gewoon dat u de baan bent over uw Mazda 626 in plaats van andersom.

Verlangt u over het comfort. De bestuurdersstoel die zich bij de GLX in 10 standen laat verstellen.

Het uitzicht rondom. Het gemak van alle bedieningschakelaars onder direct handbereik.

De vlakke lasdraad die u kunt maken met de in twee delen naar klapbare achtersbank. De hoofd- en beenruimte, die centimeters meer is dan bij vergelijkbare modellen. En de plezierige stilte terwijl u rijdt.

Ook de carrosserie zal u aangenaam verrassen. Een serie speciale dorpelborden (v.a. zink-chromaat) voorkomt roestvorming van binnenaf. Zodat uw auto niet alleen lang mooi blijft, maar ook lang z'n waarde houdt.

Méer auto. Minder zorgen.

De nieuwe Mazda 626 is er in drie modellen: 4-deurs Sedan (v.a. f.18.995,-), 2-deurs Coupé (v.a. f.20.995,-) en 5-deurs Hatchback (v.a. f.21.995,-) met naar keuze een 1.6 of 2.0 L motor.

Afleveringskosten f.360,-. Prijzen incl. BTW, prijswijzigingen voorbehouden.

Ga kijken op de RAI, of beter nog: ga rijden bij uw Mazda dealer. Want dit is meer dan de introductie van een nieuwe auto. U bent getuige van de geboorte van een legende.

mazda
MEER AUTO. MINDER ZORGEN.



626. HET GROTE NIEUWS VAN MAZDA V.A. 18.995,-

Importeur: Auto Japan B.V. Bredastraat 8-10, 4816 LA, Breda. Tel. 040-481 80 88



Amerikaanse uitvoering. Langere bumpers en extra reflectorcluster tussen de achterlichten.

De Nederlandse uitvoeringen

In Nederland is de basismotor een 1.6 met 81 pk die bij de simpelste DX-uitvoering gekoppeld is aan een handgeschakelde vierbak. Ook de 1.6 LX is te bestellen met een handgeschakelde 4-bak. De andere uitvoeringen krijgen standaard vijf versnellingen. Het bijzondere is dat alle combinaties zo ongeveer mogelijk zijn. Ook de sportieve coupé kan dus gewoon met 1.6 met 81 pk worden besteld. De handbak is met de 1.6 de enige optie, terwijl je bij de sedan en de liftback –tevens voor een drietraps automaat kunt kiezen. De duurdere tweeliter-motor is in alle drie gevallen met een handgeschakelde vijfbak of diezelfde automaat verkrijgbaar. Die 2-liter motor –levert 102 pk. Ook naar hedendaagse maatstaven is dat nog prima voor een auto die zo’n 1.040 kg weegt.

Hoe werd de 626 onthaald?

Uitstekend! In Europa valt hij in het drukke autojaar 1982 weliswaar (met de 5e plaats en tevens hoogst genoteerde Japanse auto) buiten het Auto van het Jaar-podium, maar in de VS mag de 626 zich in 1982 Import Car of the Year noemen, uitgeroepen door het Motor Trend Magazine. In 1983 ontvangt het de prijs Car of the Year, uitgeroepen door het tijdschrift Wheels.

In thuisland Japan scoopt de aldaar Capella geheten 626 het tot Auto van het Jaar, waarmee hij onder meer de Nissan Micra en de Toyota Camry achter zich laat. Ook in Duitsland gooit het model hoge ogen. In een multitest met de Honda Accord, Opel Ascona, Audi 80, BMW 318i, Volkswagen Passat en Ford Sierra concludeert AutoBild in 1986 tot zijn eigen verbazing dat de Japanners een enorme inhaalslag hebben gemaakt en nu simpelweg op het niveau van de Europese concurrentie opereren.

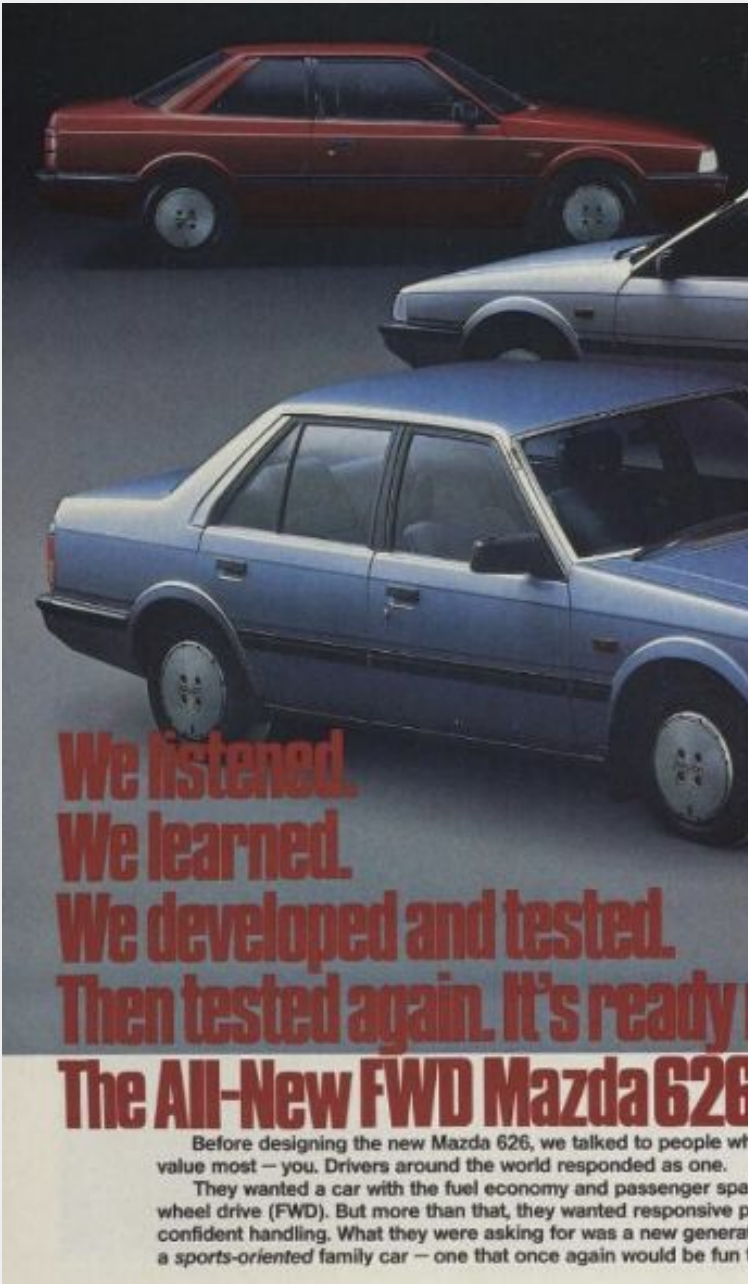
De 626 deelt de genadeslag uit als het om de prijs gaat, want de Mazda blijkt voordeliger dan al zijn concurrenten en biedt bovendien een uitstekende standaarduitrusting.

In Nederland was het model succesvol. In al die jaren dat dit model werd verkocht was dit naast de 323 het best verkochte model van Mazda.

- 1983: 8.789 stuks
- 1984: 9.184 stuks
- 1985: 8.060 stuks
- 1986: 10.293 stuks
- 1987: 11.712 stuks

Wat waren zijn concurrenten?

De 626 is een echte middenklasser, in een periode waarin dat segment nog groot en belangrijk is. De klasse is bij de introductie van de nieuwe 626 ook volop in beweging. De Opel Ascona C is net geïntroduceerd, net als de tweede generatie van de Volkswagen Passat en een geheel nieuwe Honda Accord. De interessantste concurrent komt echter van Ford, dat ook in 1982 zijn revolutionaire Sierra lanceert. Dat model is zó bijzonder dat Ford besluit om in sommige delen van de wereld een conventioneeler model op de markt te zetten onder naam Telstar. En dat is, jawel, een Mazda 626 met een andere neus. Verderop meer daarover.



De ‘short nose’ uitvoering van de Nieuw-Zeelandse 626 sedan.



now.

3. Those opinions we
 ce afforded by front
 performance and
 tion of FWD,
 to drive.

Mazda's most extensive development effort. Ever.

Our goal was to give the new 626 performance that would set the pace not only for today's FWD cars, but tomorrow's. And little effort or expense was to be spared in reaching that objective.

In order to provide excellent high-speed passing power with little sacrifice in low-end and mid-speed torque, we designed an all-new engine — one with a shorter piston stroke and wider cylinder bore. And through an extensive trial-and-error process, determined the optimum transmission gear ratios.

Then, through computerized structural analysis and holography, we made this engine lighter for better fuel economy, and smaller so that it would fit across the engine compartment and maximize space.



The idea begins to take shape.

At the same time, extensive wind tunnel tests were helping us give the new 626 aerodynamics that were efficient not only in terms of fuel economy, but high-speed stability and sure-tracking in cross winds.

And in response to increasingly diverse lifestyles, we even designed a new bodystyle — a 5-door Hatchback, available in addition to the 4-door Sedan and 2-door Coupe.

To give the new 626 the suspension geometry for a smooth, comfortable ride and sporty, confident handling, we made an exhaustive study of front and rear systems. For example, we evaluated 21 different designs before selecting Mazda's own highly-acclaimed Twin Trapezoidal Link rear suspension. Then, to assure even steering response for left and right turns, we designed something unique: A-shaped front lower arms of unequal length.



The world was its test track.

After extensive in-shop and proving ground trials, we took prototypes to three continents. There, test drivers logged thousands more kilometers under the most grueling conditions imaginable to further refine the new Mazda 626.

It's ready now.

Through all of our effort we kept the objective of the new 626 firmly in mind — to go beyond today's FWD family cars and build one with the performance and handling that would make driving fun again.

And by one measure we've succeeded. An independent panel of judges recently named the new Mazda 626 as the "1982-1983 Japanese Car of the Year".



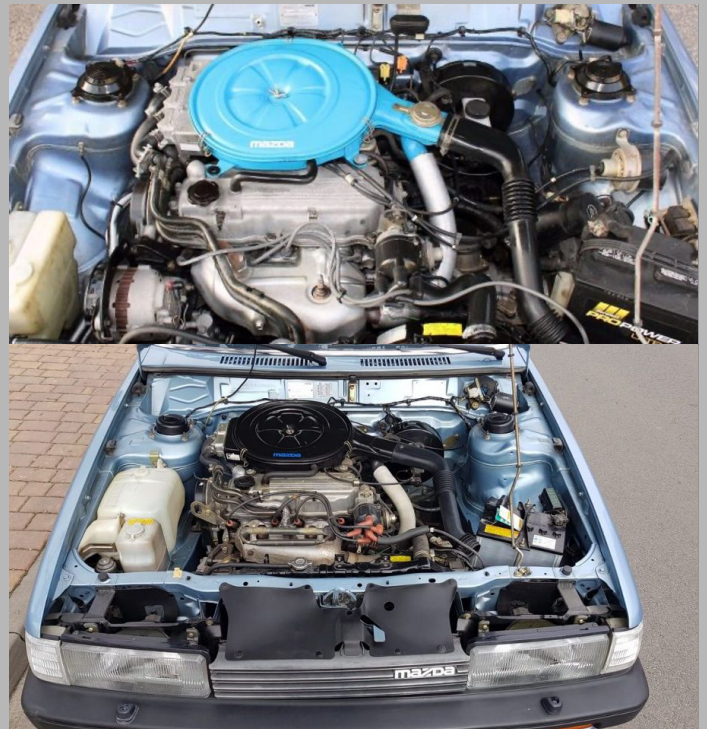
mazda

© 1982 Mazda Co., Ltd.





Verschillen: nieuwe grille, nieuw onderfront, bredere stootstrips waar knipperlichten deels in zijn verwerkt en nieuwe wieldeksels.



Oud en Nieuw: luchtfilterhuis van blauw naar zwart.

Actiemodellen:

626 Noblesse & 626 Limited

Van de 626 Noblesse zijn geen Brochures. De Noblesse is een actiemodel dat uitsluitend in Nederland werd gevoerd. Ook van de 626 CB2 bestond een Noblesse actiemodel. De 626 GC Noblesse heeft daar veel overeenkomsten mee. Bijvoorbeeld alleen leverbaar in een two-tone metallic kleur (Advan-Silver / Sound-Silver), buitenspiegels en grille in kleur, speciale striping, speciale bekleding, achterspoiler, lichtmetalen velgen en stuurbekrachtiging. Het model is geleverd in 1985.

De 626 Limited is 2x als actiemodel geleverd; één gebaseerd op de eerste serie 626 GC en één gebaseerd op de gefacelifte versie van de 626 GC. De eerste Limited was uitsluitend leverbaar in het grijs metallic met brons getinte ramen en bruine stoffen bekleding. Met originele Lichtmetalen Mazda velgen met bredere banden en uiteraard een speciale striping. De Limited was leverbaar met 1.6 en 2.0 motor in zowel sedan als hatchback.

De Mazda 323 en 626 waren beide in de Limited versie beschikbaar. De 626 Limited was na de facelift in 8 uitvoeringen beschikbaar met de populaire LX als uitgangspunt. Deze auto's werden o.a. voorzien van stuurbekrachtiging, centrale deurvergrendeling, elektrisch verstelbare spiegels, velours bekleding, spatlappen, een andere grille, toerenteller, sportief biesje, etc. Daarnaast waren ze uitsluitend leverbaar in donkerblauw metallic.

De Mazda 626 Limited werd door de RDW voorzien van een eigen typegoedkeuring. Het was dus eigenlijk een speciale versie en niet zozeer een actiemodel.

626 GT

De eerste 626's waren uitsluitend beschikbaar als DX, LX en GLX. Met de komst van injectie kon er een stap naar boven gemaakt worden. Resultaat was de Mazda "626 GT injectie" die ook in andere landen geleverd werd.

De GT had niet alleen meer vermogen, maar ook meer comfort. Elektrische ramen, centrale deurvergrendeling en instelbare schokbrekers zaten standaard op de GT. In andere exportlanden kon je ze krijgen met airco, cruisecontrol en zelfs een digitaal dashboard. In Nederland was de meest exclusieve versie de 626 GT-S injectie. In feite een Mazda 626 GT injectie maar dan voorzien van lichtmetalen velgen met plattere, bredere banden en stuurbekrachtiging.

Wellicht net zo exclusief is de Mazda 626 Hatchback in grijs kenteken uitvoering. De achterbank werd gedemonteerd en in plaats daarvan werd de ruimte voorzien van een plank met bekleding. De ramen werden geblindeerd waarmee fiscaal voordeel behaald werd.

De meest exclusieve Mazda 626 die geleverd is, is ongetwijfeld de Mazda 626 GT Turbo. Deze versie is uitsluitend in de VS geleverd. Deze had de Hitachi Turbo gemonteerd op het 2.0 injectieblok.

Prijzen

De Mazda 626 is vanaf voorjaar 1983 leverbaar in Nederland. De goedkoopste 626, de 626 1.6 DX, staat te koop voor fl. 18.995,-. De Hatchback en coupé zijn niet leverbaar in de DX-trim. De DX uitvoering is een budgetauto. Had je het geld dan kocht je de LX of GLX. De LX met 5 versnellingen kostte fl. 21.395,-. Dieselen kon in 1985 al voor fl. 25.495,- voor de Sedan in DX uitvoering.

Jaarlijks werd de prijs 1x of 2x verhoogd. Maar ook werden er opties aangeboden die voorheen niet aangeboden werden. Vanaf 1985 kwam bijv. de elektrische schokbrekerafstelling leverbaar, uitsluitend op de 626 Coupé.

In september 1987 hield het zo'n beetje op met de verkoop van de 626 GC. De laatste auto's werden nog uit voorraad geleverd. Alle carburateurversies met handgeschakelde versnellingsbak konden tegen meerprijs van 500 gulden nog worden afgeleverd zonder katalysator. Hoezo tijdsapsule. Op het einde is de 626 GT-S met fl. 37.275,- de duurste 626.



Verschillen: Oranje cluster ipv wit cluster, nieuw vormgegeven dashboard, ander stuurwiel, andere bekleding stoelen.

Facelift

3 jaar de introductie vond Mazda het nodig het ontwerp op details aan te scherpen. Dat betekende een ander interieur, nieuwe kleuren, andere bumpers en grille, achterverlichting, een compleet ander interieur en minder chroom. Daarnaast was de 2.0 voortaan ook leverbaar als 2.0i met de i van Injectie.

Het nieuwe interieur viel op door de moderne inrichting dat ook in de nieuwe 323 was geplaatst. Hierdoor liep het model weer in de pas met de andere Mazda modellen. Aan de buitenkant waren minimale verschillen zichtbaar, het oorspronkelijk ontwerp bleef hierdoor behouden.

Kleuren

De 626 werd in een range van kleuren geleverd. Elk land had eigen kleuren. De kleurenwaaier waarover de dealers de beschikking kregen bevatte alle kleuren die internationaal geleverd werden. Per land beperkte het zich meestal tot een paar kleuren.

Bij de introductie werden 3 kleuren gebruikt die de meeste mensen wel tot de verbeelding spreken. De Sedan werd getoond in de kleur Alton Green Metallic (G9). De Hatchback in Silhouette Blue Metallic (U7) en de coupé in Sunbeam Silver Metallic (K3).

Andere 1e serie kleuren zijn o.a. Dover White (WU), Advan Silver Metallic (S6), Tornado Silver Metallic (K8), Misty Blue Metallic (U6), Canyon Brown Metallic (R8) en Shine Gold Metallic (M6). Daarnaast volgens de kleurenwaaier 3 roodtinten namelijk Sunrise Red (RH), Milano Red (RZ) en Bordeaux Red (RY). Het opvallende Silhouette Blue (U7) is uitsluitend in 1983 geleverd. De andere kleuren zijn wel langer gebruikt.

Bij de facelift werden een paar nieuwe kleuren geïntroduceerd en verdwenen een aantal kleuren. Bekendste nieuwe kleur is waarschijnlijk Ondo Blue Metallic (L3) van de 626 die op de voorkant van de Nederlandse Brochure staat. Stella Blue Metallic (Q2) werd gebruikt voor de Limited versies. De naam hiervan zou ook Stellar Blue Metallic kunnen zijn. Beide benamingen worden gebruikt voor Q2. Verder is Selby Brown Metallic (T8) nieuw die de kleur Shine Gold Metallic (M6) vervangt.

En daarnaast waren er bij de facelift ook 2-tone kleurencombinaties mogelijk: goud met donkerbruin en lichtblauw met donkerblauw. Maar die hebben Nederland nooit bereikt; ook niet als actiemodel.

	Mazda 626 Coupé 2-deurs:	
	1.6 LX 5 versnellingen	f 24.495
	1.6 GLX 5 versnellingen	f 26.195
	2.0 GLX 5 versnellingen	f 27.695
	2.0 GLX automaat	f 29.195
	Meerprijs stuurbevestiging (alleen op 2.0 GLX)	f 1.400
	Meerprijs Elektronisch Variabele Schokdemper Afstelling (alleen op 2.0 GLX)	f 850
	Mazda 626 Diesel Sedan 4-deurs:	
	2.0 DX 5 versnellingen	f 26.495
	2.0 LX 5 versnellingen	f 27.895
	2.0 GLX 5 versnellingen	f 29.495
	Mazda 626 Diesel Hatchback 5-deurs:	
	2.0 LX 5 versnellingen	f 28.595
	2.0 GLX 5 versnellingen	f 30.595
	Meerprijs metallic lak, alle 626 types	f 400
Speciale versies:		
	Mazda 626 Limited 1.6 Sedan	f 24.395
	Mazda 626 Limited 1.6 Hatchback	f 25.595
	Mazda 626 Limited 2.0 Sedan	f 25.395
	Mazda 626 Limited 2.0 Hatchback	f 26.595
De prijzen van deze speciale versies zijn alle incl. 5 versnellingen, metallic lak, lichtmetalen velgen met brede banden, striping, brons getint glas en speciale bekleding. Uw dealer kan U exact informeren.		

Einde 626 GC

In Nederland wordt de 626 GC goed verkocht. Maar in 1987 neemt de Mazda 626 type GD het over. De GD staat weer een treetje hoger op de ladder en wordt een zeer geliefde opvolger van de 626 GC.

Hoeveel er exact zijn verkocht is niet bekend. Wel kunnen we per 1-12-2025 zien hoeveel er nog in omloop zijn. Dat zijn er 452 bestaande uit 53 coupés, 177 hatchbacks en 190 sedans. Van de 32 ontbrekende auto's is niet bekend of het om een sedan, coupé of hatchback gaat. In de 452 overlevende zijn nog 57 diesels. 46 auto's zijn uitgevoerd met de 3-traps automaat en van de speciale Limited zijn er nog 20 over. En alle eigenaren zijn van harte welkom bij onze Hadi-Mazda Club.

En dan zou je zeggen dat het gedaan is. Maar nee. De 626 werd in Zuid-Afrika nog doorgebouwd tot in 1993. Hoe zit dat?

De 626 werd de firma Sigma Motor Corporation (voorheen Amcar) in Zuid-Afrika geproduceerd. Sigma fuseerde samen met Ford Motor Company of Canada in 1985 tot de South African Motor Corporation, beter bekend als Samcor.

Als gevolg van deze fusie begonnen Ford en Mazda modellen te delen in Zuid-Afrika, zoals ze dat al deden in andere markten zoals Australië. Zo werd in 1986 de Europees geproduceerde Ford Escort vervangen door de Laser en Meteor, gebaseerd op respectievelijk de Mazda 323 hatchback en sedan, en lokaal geproduceerd van 1986 tot de herintroductie van de Ford Escort in 1995.

In 1988 trok Ford zich terug uit Zuid-Afrika en verkocht zijn belang van 42 procent in Samcor, hoewel het merk Ford onderdelen bleef leveren voor assemblage en verkoop in het land.

Vanwege contractuele verplichtingen bleef de 626 GC tot 1993 in productie bij Samcor. Deze versie had de voorkant van de GD-coupé, maar met richtingaanwijzers met amberkleurige lenzen en een dicht rooster, evenals achterlichten van de Ford Telstar, die niet lokaal werd verkocht (Ford bood nog steeds de Sierra aan). De GD werd niet in Zuid-Afrika verkocht, hoewel hij in het naburige Zimbabwe werd geassembleerd door Willowvale Motor Industries, zowel in sedan- als stationwagenuitvoering.



Kia Concord (1987-1995)

De jaren tachtig waren voor Kia Motors een periode van transitie. Het bedrijf, dat tot dan toe vooral bekendstond om eenvoudige modellen en samenwerkingen met buitenlandse merken, wilde zich profileren als een serieuze speler op de internationale automarkt. De introductie van de Kia Concord in 1987 was een belangrijke stap in die richting. Deze sedan bood een combinatie van Japanse techniek en Koreaanse productie en werd gepositioneerd als een betaalbare maar volwassen middenklasser.

Ontwikkeling en achtergrond

De Concord was gebaseerd op de Mazda Capella (GC). Kia had al nauwe banden met Mazda en gebruikte hun platformen en motoren om eigen modellen te ontwikkelen. De Concord was dus geen volledig zelfstandig ontwerp, maar wel een auto waarin Kia zijn eigen identiteit begon te tonen.

De Kia Concord werd uitsluitend als sedan geleverd tussen 1987 en 1995. Hij kreeg de bekende motoren vanuit de Mazda 626 dus de 1.8, 2.0 FE en de 2.0 RF Diesel.

Kia Capital

Naast de Concord introduceerde Kia in 1989 de Capital, een kortere versie van dezelfde auto. Deze was compacter en gericht op een jonger publiek of stedelijke gebruikers. De Capital bleef zelfs iets langer in productie (tot 1996) en werd opgevolgd door de Kia Sephia.

Betekenis voor Kia

De Concord was voor Kia een belangrijk overgangsmodel. Tot dan toe had Kia vooral kleine auto's en licentiemodellen geproduceerd. Met de Concord liet het merk zien dat het ook een volwaardige middenklasser kon aanbieden. Het model legde de basis voor latere Kia-sedans zoals de Kia Credos (opvolger van de Concord). Het toonde dat Kia in staat was om internationale technologie te combineren met eigen productie. En het gaf Kia een sterkere positie op de Koreaanse markt, waar Hyundai destijds dominant was. Zonder de Concord zou Kia waarschijnlijk minder snel zijn uitgegroeid tot de wereldspeler die het vandaag is.



Ford Telstar (1982-1987)

De eerste generatie Ford Telstar (1982-1987) werd in 1982 geïntroduceerd als opvolger van de Ford Cortina daar waar in Europa de Ford Sierra als opvolger naar voren werd geschoven als opvolger van de Cortina. Het model was genoemd naar de Telstar-satelliet en werd vooral verkocht in markten buiten Europa en Noord-Amerika, zoals Australië, Nieuw-Zeeland, Zuid-Afrika en delen van Azië door Ford Asia Pacific (FASPAC).

De Telstar was onderdeel van Ford's strategie om samen te werken met Mazda. Net als de kleinere Ford Laser was de Telstar grotendeels een rebadged Mazda Capella/626, met enkele verschillen in styling en specificaties.

Ontwikkeling en achtergrond

De eerste generatie Telstar (AR/AS) werd geproduceerd van 1982 tot 1987 als 4 deurs sedan en 5-deurs hatchback (TX5). Hij kreeg dezelfde motoren als in de Mazda dus ook hier de 1.6 tot 2.0 liter benzine en dieselopties.

De Telstar was bedoeld als een wereldauto voor markten waar Ford geen sterke eigen modellen had. In Australië verving hij de Cortina en werd hij populair als gezinsauto. In Zuid-Afrika werd hij naast de Ford Sierra verkocht. In Azië bood hij een betaalbaar alternatief voor Japanse sedans.

Betekenis voor Ford

De eerste generatie Telstar was belangrijk omdat hij de samenwerking tussen Ford en Mazda versterkte. De Telstar hielp om een concurrerende middenklasser te bieden in markten buiten Europa en de VS. Hij maakte de weg vrij voor latere generaties Telstar en uiteindelijk de Ford Mondeo, die de Telstar wereldwijd verving.



Een rare eend...

Dat is het. Een Mazda MR90. Ontstaan als 'Mobil Rakyat 1990'. In 1990 streefde Indomobil Group, samen met Mazda Motor Corporation en Sumitomo Trading Company, naar een eigen "mobil rakyat" (volksauto) voor de Indonesische markt. Hiervoor werd de Mazda MR90 ontwikkeld; een hatchback 5-deurs gebaseerd op de derde generatie Mazda 323 (type FA4), oorspronkelijk gebouwd tussen 1977 en 1980.

Ontwerp en technische details

Hoewel men het uiterlijk enigszins moderniseerde met nieuwe bumpers en koplampen afkomstig van de Mazda 626 GC, bleef de technologie verouderd. De MR90 was uitgerust met een eenvoudige 1,4 liter SOHC-viercilinder (UC-motor) met carburateur. Hij leverde ongeveer 69 pk en had een handgeschakelde vijfversnellingsbak.

Later verschenen sportievere varianten zoals de 'Mister Ninety', voorzien van sportievere bumpers, side skirts, een spoiler en 13-inch lichtmetalen velgen.

Ook werd het dashboard vernieuwd met VDO-instrumenten ter vervanging van de klassieke Aichi Tokei-wijzerplaten. Tegen 1992 kreeg de auto de nieuwe naam "Baby Boomers" (opnieuw een cosmetische upgrade met verse bumpers, een achterraut-wisser, 14-inch velgen, elektrische stuurbekrachtiging en een elektronisch ontstekingsstelsel).

Markresultaat in Indonesië

De MR90 kreeg geen belastingvoordeel: hij werd aangemerkt als sedan, wat resulteerde in een belasting-tarief van 30 %, waardoor hij duurder werd dan concurrenten zoals de Toyota Kijang en Suzuki Carry. Dit, gecombineerd met zijn verouderde ontwerp, leidde tot tegenvallende verkoopresultaten.

Toch vond de MR90 erkenning als goedkope, gemakkelijk te onderhouden oplossing - met name voor wie op zoek was naar eenvoud en lage onderhoudskosten. De productie stopte rond 1997, gelijktijdig met de stationwagon-variant, bekend als de Mazda Vantrend. Het is een curieus hoofdstuk in de geschiedenis van Mazda.



Mazda en Europa: van import tot designcentrum in Oberursel

De eerste stappen in Europa

Mazda begon in de jaren '60 en '70 met de export van auto's naar Europa. In eerste instantie ging het vooral om kleine modellen zoals de Mazda 323, die via importeurs in landen als Nederland en Duitsland werden verkocht. Mazda keek goed naar wat Europese klanten belangrijk vonden: compacte auto's, zuinig in gebruik en betrouwbaar.

Samenwerking en feedback

Omdat de Europese markt andere wensen had dan Japan, begon Mazda steeds meer te luisteren naar Europese dealers en klanten. Zaken als comfort, design en rijgedrag waren in Europa vaak doorslaggevend. Mazda gebruikte deze feedback om hun modellen beter af te stemmen op Europese smaak. Zo kregen auto's een strakker design en werden ze aangepast aan Europese rijomstandigheden, zoals hogere snelheden op de snelweg en strengere milieueisen.

Van verkoop naar ontwikkeling

In de jaren '80 werd duidelijk dat Mazda niet alleen auto's wilde verkopen in Europa, maar ook kennis en ideeën uit Europa wilde gebruiken voor de ontwikkeling van nieuwe modellen. Daarom besloot het merk een eigen onderzoeks- en ontwikkelingscentrum op te zetten. Zo konden Europese ontwerpers en ingenieurs direct bijdragen aan het proces, in plaats van dat alles vanuit Japan werd aangestuurd.

Het centrum in Oberursel

In 1990 opende Mazda het R&D- en Designcentrum in Oberursel, vlakbij Frankfurt am Main in Duitsland. Dit centrum werd een belangrijke schakel tussen Japan en Europa. Hier werken ontwerpers, ingenieurs en marketingspecialisten samen om:

- Europese designtrends te vertalen naar Mazda-modellen.
- Nieuwe technologieën te testen en te ontwikkelen.
- Auto's af te stemmen op Europese rijgewoonten en regelgeving.

Het centrum beschikt over moderne werkplaatsen, testfaciliteiten en designstudio's. Ontwerpers gebruiken zowel digitale technieken als traditionele kleimodellen om nieuwe vormen te creëren.

Betekenis voor Mazda

Dankzij Oberursel kon Mazda zijn KODO-designfilosofie ("Soul of Motion") ook in Europa laten groeien. Europese ontwerpers en klanten hadden invloed op modellen zoals de Mazda6 en de CX-serie, die wereldwijd succes kregen. Het centrum zorgde ervoor dat Mazda niet langer alleen een Japans merk was, maar een internationaal merk dat inspeelt op verschillende smaken en culturen. Dankzij dit centrum zijn Mazda-modellen vandaag de dag herkenbaar wereldwijd, maar toch afgestemd op de wensen van Europese automobilisten.





Mazda Miniaturen



Miniaturen 626 GC

Van het GC model bestaan niet veel miniatures. In het onderstaande overzicht zijn de nu bekende miniatures opgenomen. Wat opvalt is dat van fabrikant Rietze veel 1:87 miniatures zijn, veelal opgenomen in een modelspoorbaan.



Fabrikant	Schaal	Model	Kleur	Nummer
Clover	1:35	Kia Concord 1986	Wit	Onbekend
Clover	1:35	Kia Concord 1986	blauw	onbekend
Interallied-HI-Story	1:43	Capella Sedan 2000 GT-X	rood	HS275RE
Interallied-HI-Story	1:43	Capella Sedan 2000 GT-X	wit	HS275EH
Interallied-HI-Story	1:43	Capella Sedan 2000 GT-X	grijs	HS275SL
Rietze	1:87	Sedan	grijs	10130
Rietze	1:87	Sedan metallic	grijs metallic	20130
Rietze	1:87	Hatchback	Wit/bruin/rood	10120
Rietze	1:87	Hatchback metallic	Licht groen, grijs	20120
Rietze	1:87	Hatchback/Notartz		50121
Rietze	1:87	Sedan Taxi	lichtbruin	50xxx
Rietze	1:87	Hatchback Taxi	lichtbruin	50xxx
Rietze	1:87	Hatchback Fahrschule		30121
Rietze	1:87	Sedan Polizei		50131
Rietze	1:87	Hatchback - LM velgen	Blauw/rood	10120
Rietze	1:87	Hatchback metallic	grijs	20120
Rietze	1:87	Sedan Feuerwehr	rood	50130
Rietze	1:87	Sedan Gendarmerie	Wit/rood	
Rietze	1:87	Hatchback Feuerwehr (3 uitvoeringen)	rood	50120
Spark (100th Anniversary Collection)	1:43	Capella Sedan 1800 SG-X	rood	MD17V99X1
Tomica (Dandy)	1:45	Capella CG 4WS	rood	DJ-017
Tomica (Dandy)	1:45	Capella CG 4WS taxi	Geel/oranje	DJ-018
Tomica (Dandy)	1:45	Capella CG 4WS politie	Wit/zwart	DE-007

Spark 100th Anniversary Collection GC miniatuur
 Uit de 100th Anniversary Collection is het GC model in de kleur milan red uitgekomen. Een populaire kleur indertijd en het betreft een sedan uitvoering. De franse acteur Alain Delon is gevraagd voor PR activiteiten en was veelvuldig te zien in reclame films en advertenties. Deze sedan uitvoering in deze kleur was daarin ook regelmatig te zien.



Spark 100th Anniversary Collection GC Sedan milan red



Franse acteur Alain Delon



Het “Alain Delon Version model”

PERSFOTO'S



Europese persfoto, voorzien van Mazda kentekenplaat.



Nederlandse persfoto van de 626 Diesel



Europese persfoto, voorzien van Mazda kentekenplaat.



Japanse Persfoto. Capella ipv 626. Spiegels op de voorschermen. Op de deuren geen spiegels.



Duitse persfoto voorzien van kenteken afkomstig uit Leverkusen waar de importeur van Mazda Motors GmbH is gevestigd.



Duitse persfoto van de gefacelifte Mazda 626. Ook hier voorzien van de Leverkusen-kentekenplaat.

19 maart 1983
28e jaargang nr. 6
f 4,50 — Bfr 80

AUTO

visie



NIEUWTJES UIT GENÈVE
INRUILPRIJZEN
AUTO'S OP DE RICHTBANK



TEST MAZDA 626

MAZDA 626

Naast de 323, die in het Mazda programma een onverslaanbare rol speelt, vormde ook de 626 de afgelopen jaren een groot deel van de omzet. Maar toch was het succes van de auto wat tanende, wat wel begrijpelijk is omdat het een nogal conventioneel concept betrof. Mazda besloot nu, zo'n vier jaar na de introductie van het oude model, een totaal herziene 626 op de markt te brengen die echt in geen enkel opzicht meer doet denken aan het vorige model. Voor onze test kozen we de

HATCHBACK 1.6



AUTO VSIE TEST

GLX



Vanzelfsprekend is dat verder ontwikkelen een noodzaak is voor iedere automobielfabrikant, dus ook voor de Japanse. Men is daar tot nog toe altijd in geslaagd om concurrerende aanbiedingen te produceren en ondanks het feit dat het prijsvoordeel ten opzichte van de Europese modellen niet meer zodanig is dat alleen daár-

door al een grote voorsprong qua verkoop kan worden behaald, blijft de complete uitrusting van veel Japanse modellen een voortdurende plaag voor andere fabrikanten, maar een aangenaam verschijnsel voor de consument. Toch is ook de Japanse autofabrikant er van overtuigd geraakt dat op dit moment de kwaliteit van het produkt in hoge mate bepa-

lend is voor de verkoopsuccessen. En zo zagen we in het afgelopen jaar een fors aantal flink verbeterde Japanse autotypen op de markt verschijnen. We noemen alleen maar even de Toyota Camry, de Nissan Sunny en de Honda Prelude. Stuk voor stuk zijn dit modellen die beter met Europese wagens kunnen wedijveren dan daarvoor gebrachte merkgenoten. De

Mazda 626 lijkt daarop geen uitzondering.

Motor

Uit het feit dat wéér 1,6 en 2,0 liter motoren in de 626 worden aangeboden mag niet worden geconcludeerd dat deze krachtbronnen ongewijzigd uit het vorige model zijn overgenomen. Het betreft totaal nieuwe motoren, die dwars voorin zijn geplaatst



en, hoe kan het anders, een bovenliggende nokkenas hebben die aangedreven wordt via een getande riem. De cilinderkop heeft semi-bolvormige verbrandingskamers en in tegenstelling tot de vroegere motoren, die duidelijk tot het „lange-slag” genre behoorden, is bij de 1,6 liter nu zelfs sprake van een overvierkante constructie. De boring bedraagt 81 mm, terwijl de slag slechts 77 mm is. Uit de 1587 cm³ cilinderinhoud wordt volgens de fabriek een vermogen van 60 kW (81 pk) gehaald. Daarvan vonden we er op de rollenbank 49,2 (67) terug, wat met 18% een gemiddeld verlies mag heten. Met de beschikbare paarde-

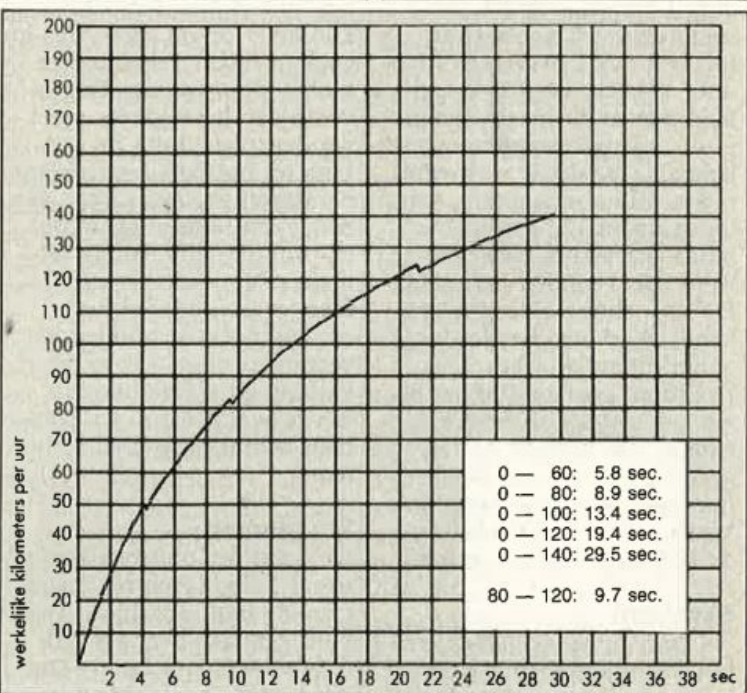
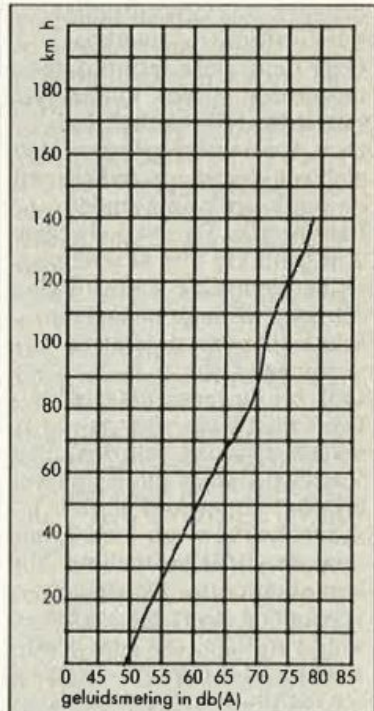
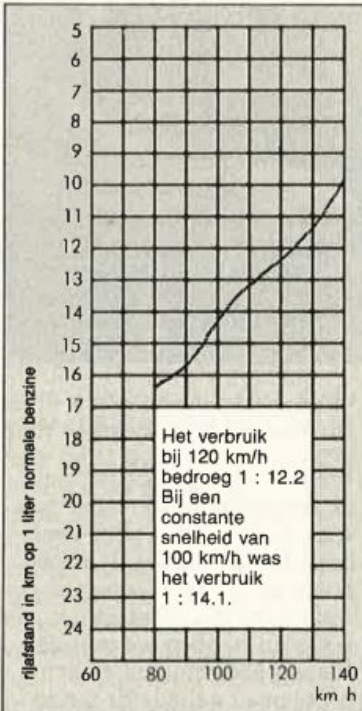
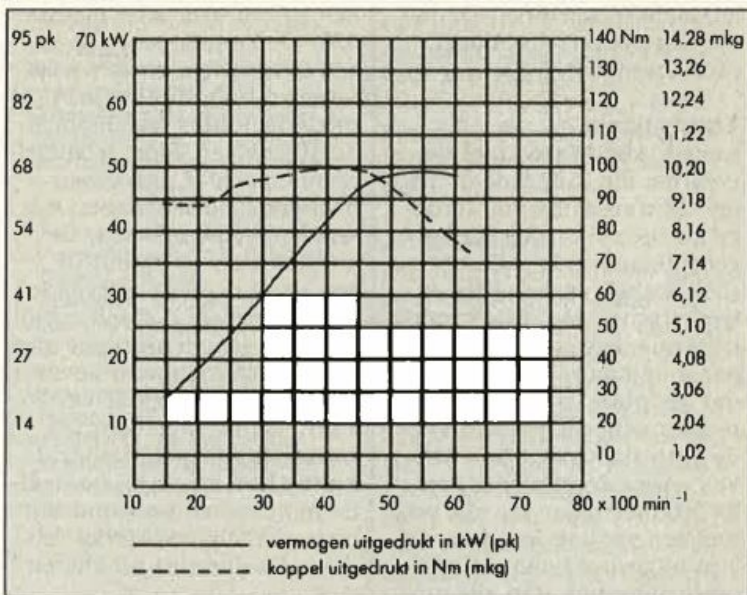
de tuimelaar-as is hol uitgevoerd, de krukas telt vier contra-gewichten en bovendien werd van alles en nog wat in rubber opgehangen om vérgaande trillingen te voorkomen. Bovendien werd het schutbord tussen motorruimte en interieur dubbel uitgevoerd. Verrassend genoeg wordt het resultaat van dat alles in de praktijk pas bij hogere snelheden goed merkbaar. Bij 80 en 100 km/h scoort de nieuwe 626 een normale 68 en 72 dB(A), maar bij 140 km/h is dat nog steeds maar 78 dB, wat duidelijk onder de gemiddeld gemeten waarden ligt. Bij een nadere bestudering van de motor in onze 626

Vier pijpjes op het uitlaatspruitstuk zorgen ervoor dat extra lucht een naverbranding van de uitlaatgassen teweeg brengt.



krachten levert de auto ook best goede prestaties. We kwamen tot een gemiddelde topsnelheid van 168 km/h, terwijl de acceleratiecijfers slechts een beetje achterblijven bij de door de fabriek verstrekte cijfers. In krap negen seconden bereiken we de 80 km/h en 4,5 seconde later (13,4) werd de 100 km/h-grens bereikt. Dat het daarna wat moeizamer gaat, zal geen mens verwonderen. Tot 120 km/h duurt 19,4 seconden en tot 140 km/h neemt praktisch een halve minuut in beslag. De snelheidsmeter staat bij dat alles een dikke zes procent te overdrijven, maar ook dat is niet meer dan we gewend zijn. De motor pakt in alle versnellingen goed op, draait soepel en heeft ondanks het niet al te hoge koppel (maximaal 100 Nm aan de voorwielen) voldoende trekkracht. Bovendien produceert de motor bijzonder weinig lawaai, hetgeen het aantal geregistreerde decibels behoorlijk beperkt. Mazda bereikte dat naar eigen zeggen door een speciale ophanging van het motorblok en door het totaalgewicht van dat gietijzeren blok omlaag te brengen. Tuimelaars en waterpomp zijn van aluminium,

bleek dat Mazda blijkbaar niet alleen veel aandacht heeft besteed aan de zuinigheid van de motor, maar tevens heeft gedacht aan het milieu-aspect. Op het uitlaatspruitstuk ontwaarden we namelijk vier buisjes, die in verbinding bleken te staan met het luchtfilter. De bedoeling zal duidelijk zijn: er wordt constant wat extra lucht (en dus extra zuurstof) aan de uitlaatgassen toegevoegd, zodat een kleine naverbranding plaatsvindt. Daardoor zijn de uitlaatgassen die de pijp verlaten weer wat schoner dan anders het geval zou zijn geweest. In Amerika een bekend verschijnsel (het is daar zelfs voorschrift), maar in ons land komt dat zeker nog niet op alle motoren voor. De verbruikscijfers die we noteerden waren netjes. Bij 100 km/h nog maar 1 op 14,1 en dat liep op tot 1 op 9,9 bij 140 km/h. De motor moet worden gestart met behulp van een handchoke, wat wij nog steeds uiterst prettig vinden, want nu ben je in de gelegenheid om zelf het motor-toerental binnen acceptabele grenzen te houden. Gevaar om de choke te vergeten bestaat niet want vanaf het dashboard grijnst een contro-



lelampje je tegemoet. De motor sloeg overigens zonder problemen aan.

Transmissie

Logisch dat Mazda met de ervaring die is opgedaan met de 323 transaxle's, nu teruggrijpt op een brokje eerder gebruikte techniek. De versnellingsbak en het differentieel vormen één geheel en die transmissie is gedeeltelijk naast de motor geplaatst, zodat de totale lengte (of breedte zo u wilt, als je recht voor de auto staat) kort kon blijven. Alle 626 modellen, op de 1,6 liter sedan na, die ook met een vierbak leverbaar is, zijn uitgevoerd met een vijfversnellingsbak. Op alle modellen is ook een automatische transmissie leverbaar. Over de in onze testauto gemonteerde vijfbak kunnen we kort zijn. Hij schakelt feilloos. De overbrengingen laten zich eenvoudig inschakelen en de pook ligt prima onder handbereik. De schakelwegen zijn gelukkig niet al te lang en het gebruikte stangenstelsel zorgt voor een exacte inschakeling van de diverse versnellingen.

Ook bij de versnellingsbak heeft men weer voor gewichtsbesparing gekozen. Verscheidene assen in de bak zijn hol uitgevoerd en de schakelvorken van 1 en 2, en naar de vijfde versnelling zijn van aluminium. De vijfde versnelling heeft een verhouding van 0,837 op 1 en heeft ondanks dat overdrive-karakter toch nog wel wat te bieden. De auto is in die versnelling beslist nog niet érg lui, wat ook bewezen wordt door het feit dat de topsnelheid niet in de vierde, maar in die vijfde versnelling wordt behaald. De derde versnelling is een prima inhaalhulp, want die reikt tot 125 km/h. Die inhaalacceleratie nam trouwens 9,7 seconden in beslag. De koppeling voldeed uitstekend, al vonden we dat het aangrijppunt wat kort was. Daardoor ontstond in het begin een wat schokkerig wegrijden. Het behoeft echter geen betoog dat iets dergelijks snel went. De benodigde kracht bij de bediening van de koppeling is zeer gering.

Remmen

Nu zijn we aangeland bij een hoofdstukje waarin we de loftrompet wat minder kun-

nen steken over deze nieuwe 626. De auto is voorzien van een remsysteem zoals we dat tegenwoordig bij dozijnen op moderne auto's tegenkomen. Schijfremmen vóór, trommelremmen achter, een diagonaal gescheiden systeem, een remdrukbe grenzer naar de achterwielen en natuurlijk een op onderdruk werkende rembekrachtiger. Toch vormt dat remsysteem absoluut niet het sterkste punt van de auto. Indien niet te vaak achter elkaar geremd moet worden werkt alles prima, dat staat buiten kijf, maar bij herhaalde remproeven ontstond bij onze testauto een sterke fading. Doelbewust blokkeren

overschakelde van achter naar voorwielaandrijving is er van het oorspronkelijke concept nog nauwelijks iets over. Zowel voor als achter is de ophanging nu onafhankelijk uitgevoerd, waarbij vóór gewoon McPherson veerpoten zijn gebruikt terwijl achter een in Amerika al gepatenteerde constructie met trapeziumvormige draagarmen is toegepast. Die zijn scharnierend verbonden met een apart sub-frame. In de lengterichting van de auto worden die draagarmen op hun plaats gehouden door een langarm. Vóór heeft Mazda bewust de linker draagarm langer gehouden dan het



bleek zelfs niet mogelijk meer en dat gaat ons toch iets te ver. Wellicht dat de koeling naar de remschijven niet al te best was, want na een paar keer hard trappen sloeg de rook ervan af. In feite een rare gewaarwording, want in het verleden hebben we met de Mazda 626 remmen zelden problemen gehad. Er stond ook al een kleine drieduizend kilometer op de teller, dus ingereemd moeten de blokken beslist zijn geweest. Ten faveure van het systeem moet worden gesteld dat de werking bij normale bedrijfstemperaturen goed en direct was, zodat een bestuurder in de rij-praktijk van alledag zelden in de problemen zal komen, maar onder extreme omstandigheden zouden die vertragers voor verbetering vatbaar zijn. De handrem werkt overigens op de trommels achter, met goed resultaat.

Weggedrag

Ook wat het onderstel betreft begaf Mazda zich op bekend terrein, want ook hier werd voor een fors deel geprofiereerd van 323-techniek. Omdat de 626, zoals bekend,

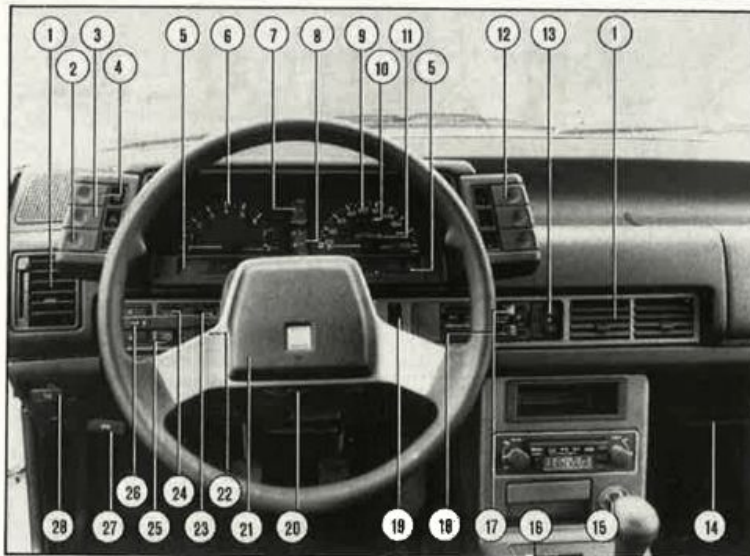
rechter exemplaar om op die wijze enigerlei verschil in stuurreacties in linker- en rechterbochten uit te sluiten. Van dat laatste is ons inderdaad niets gebleken. De auto onderstuurde, zowel in een linker- als rechterbocht, en gas loslaten heft dat onderstuur weer op. Het bekende weggedrag kortom. Toch kan de overstuurreactie bij gas loslaten wat heftiger zijn dan in eerste instantie zou worden verwacht. Zeker als de bochtsnelheden wat hoger liggen is dan een stuurcorrectie benodigd. Bij de voorwielophanging heeft Mazda zoals zoveel fabrikanten gekozen voor een negatieve schuurstraal. Dat houdt een zeker zelfcorrigerend effect in indien het wiel een extra weerstand ondervindt. Bovendien is zowel voor als achter een torsiestabilisator aangebracht die zich duidelijk doet gelden. De carrosserie blijft mooi horizontaal in bochten.

Door de speciale vorm van de achterste draagarmen heeft Mazda willen bereiken dat er kunstmatig een zeker toespoor wordt opgewekt om de neiging van de achterwielen om uit elkaar te gaan te ver-

minderen. Resultaat: een steeds zo recht mogelijke positie van het wiel op het wegdek, wat sowieso ook een gunstige invloed heeft op het slijtagepatroon van de banden. De dempers voldeden goed. Op de coupé-versie van de 626 is in sommige andere landen zelfs een elektronisch regelbaar schokdemper-systeem leverbaar. Daarmee kunnen de dempers op drie manieren worden ingesteld. Voor elk wat wils, onder normale of abnormale rijomstandigheden. Maar ook zonder die speciale voorziening voldoen de dempers van de 626 goed. Het weggedrag van de auto is zeker ten opzichte van z'n voorganger (die nog een ouderwetse starre achteras bezat) met sprongen vooruit gegaan. En dat is ook niet ten koste van het comfort gegaan, want dat staat nog steeds op een redelijk hoog peil. De vering is niet te stug en mede door de zeer geringe neiging tot overhellen van de carrosserie zit de bestuurder rotsvast in z'n zetel.

Besturing, rijpositie

Een verandering alweer ten opzichte van het oude model, want in plaats van de kogelkringloop-installatie is nu een vrij exact werkende tandheugelbesturing gebruikt. Vrij exact, want over de directheid rond de middenstand waren we, zoals zo vaak, niet te spreken. Op hoge snelheden is de 626 echter wel goed een bocht door te sturen. In stadsverkeer en zeker bij het parkeren van de auto functioneert de installatie met wat extra weerstand. Het gaat dan een tikkeltje zwaar. Een bezwaar hebben we tegen het stuurwiel zelf. Mazda heeft daar aan de binnenkant op de stand „tien voor twee” twee uitsteeksels op aangebracht, kennelijk om de bestuurder een dienst te bewijzen. Nu, onzes inziens doet men dat absoluut niet, want snel sturen wordt door die twee knoppen alleen maar moeilijker gemaakt. Overbodig dunkt ons. De claxon is gelukkig gewoon in het midden van het stuurwiel gesitueerd. Daar waar-ie hoort... De zit achter het stuur van deze nieuwe 626 is, zeker voor diegenen die zich een GLX versie kunnen veroorloven, erg goed. Het stuurwiel



1. Uitstroomopeningen ventilatie.
2. Schakelaar verlichting.
3. Schakelaar alarmknipperlichtinstallatie.
4. Schakelaar achterrautverwarming.
5. Controlelampjes. 6. Toerenteller.
7. Koelvloeistoftemperatuurmeter.
8. Brandstofmeter.
9. Snelheidsmeter. 10. Dagteller.
11. Kilometermeter. 12. Schakelaars ruitewisser/sproeier. 13. Aanjager.
14. Dashboardkastje.
15. Aansteker. 16. Klok. 17. Hendel luchtstroomrichting. 18. Hendel verwarming. 19. Regeling dashboardverlichting. 20. Hendel stuurwielverstelling. 21. Claxon.
22. Reserve. 23. Schakelaar mistachterlicht. 24. Schakelaar achterrautewisser. 25. Schakelaar achterrautesproeier. 26. Hendel richtingaanwijzer/grootlicht.
27. Ontgrendeling motorkap. 28. Choke.

is verstelbaar, maar de bestuurdersstoel kent een onnoemelijk groot aantal verstelmogelijkheden.

De hoofdsteunen zijn kantelbaar en natuurlijk in hoogte verstelbaar, de zijdelingse steun is optimaal in te stellen, de helling van de zitting kan naar wens worden bepaald, er is een lendesteunverstelling en eindelijk hoeft zo'n Japanse stoel niet helemaal opnieuw meer te worden ingesteld als onverhoopt de rugleuning eens naar voren geklapt wordt.

Een puntje kritiek geldt slechts de beschikbare hoofdruimte. Die is voldoende, laat daar geen twijfel over bestaan, maar van „ruim” kan niet worden gesproken. De beschikbare ruimte tussen kruin en dakbedekking is beperkt. De schakelaars op de onderste dashboardrand zijn wat lastig te bereiken, maar gelukkig betreft dat geen attributen die om de haverklap benodigd zijn. Achterin is verrassend genoeg erg veel ruimte voorhanden. Zelfs lange benen kunnen daar plaats vinden en de daklijn daalt gelukkig niet té snel, zodat ook lange personen recht op achterin kunnen plaatsnemen. Het digitale klokje is helemaal beneden, vlak voor de versnellingspook, geplaatst en is niet onder alle omstandigheden goed afleesbaar.

Rij- en zitcomfort

Uit voorgaande beschouwingen heeft u al kunnen afleiden dat het rij- en zitcomfort van de nieuwe 626 op een redelijk hoog niveau ligt. De auto helt niet over in

bochten, beschikt over fijne stoelen en is niet te stug geveerd. Slechts het zware sturen bij lage snelheden doet wat afbreuk aan dat comfort. Bovendien is de auto ook nog eens erg stil, ook een positief punt, want niets werkt op den duur zo vermoeiend als veel wind- of motorlawaai. De stoelen zijn in deze GLX uitvoering bekleed met een fijne velours, die ook nog z'n steentje tot het comfort bijdraagt.

Verwarming en ventilatie zijn verder goed bedienbaar.

Twee schuiven zorgen voor de hoeveelheid warme of frisse lucht en een viertraps aanjager kan nog als extra hulp (bij voorbeeld bij het ontwasemen van voor- en zijruiten) worden ingezet. Naar het achterste deel van de auto lopen aparte roosters voor de verwarming van de voetenruimte, zodat men ook daar niet hoeft te kleumen.

Interieur, exterieur

Niemand zal ook maar enige twijfel hebben over het antwoord op de vraag of deze 626 nu nieuw of niet nieuw is. De auto is aan de buitenkant zo ingrijpend gewijzigd dat een nieuwe naam wellicht ook op z'n plaats was geweest. Maar daar zijn automobielfabrikanten vaak erg consequent in: de ene keer krijgt een model dat nauwelijks is veranderd een andere naam, terwijl het omgekeerde (kijk bij voorbeeld naar de Ford Escort) ook het geval is. Dat laatste geldt derhalve ook voor deze 626. Het nieuwe model is leverbaar in drie carrosserievarianten die overigens allemaal een totale leng-

te van 4,43 meter hebben. Sedan en Coupé kenden we al, maar deze Hatchback is nieuw in het programma. De auto's hebben allemaal een zeer lage voorzijde, met brede, rechthoekige koplampen. Deze hatchback houdt een beetje het midden tussen een sportieve coupé en een wat ruimere stationwagen-achtige auto, zodat twee goede eigenschappen met elkaar verenigd worden. De auto's hebben een wigvormige carrosserie, waarbij die van de coupé in onze ogen nog wat fraaier is dan van dit model met zijn nogal logge achterpartij. Natuurlijk zijn er bij de ontwikkeling metingen in de windtunnel aan te pas gekomen, waarbij bleek dat de C_w -waarden uiteenlopen van 0,36 voor de sedan tot 0,34 voor de coupé. Dit model bewandelt de gulden middenweg en scoort derhalve 0,35.

De Mazda 626 is ook binnenin fraai afgewerkt, al moet ons van het hart dat de befaamde toeters bij deze auto weer in (te) groten getale aanwezig zijn. Ook wij hebben geen bezwaar tegen een zoemertje dat de chauffeur attent maakt op het nog branden van de koplampen, maar in deze auto zijn complete melodien te beluisteren, die een radio overbodig maken. Een belletje voor vergeten verlichting, een belletje voor vergeten contactsleutel (als je het portier opent en de sleutel zit nog in het contactslot), een belletje voor niet goed gesloten portier en zelfs een belletje dat waarschuwt voor een brandend controlelampje. Bovendien brandende lampjes die waarschuwen tegen een te

onzuinig rijden (een schakelindicatie én een registratie van de onderdruk in het inlaatspruitstuk) waar je op den duur dol van wordt. Alleen maar iets teveel van het goede.

Accessoires

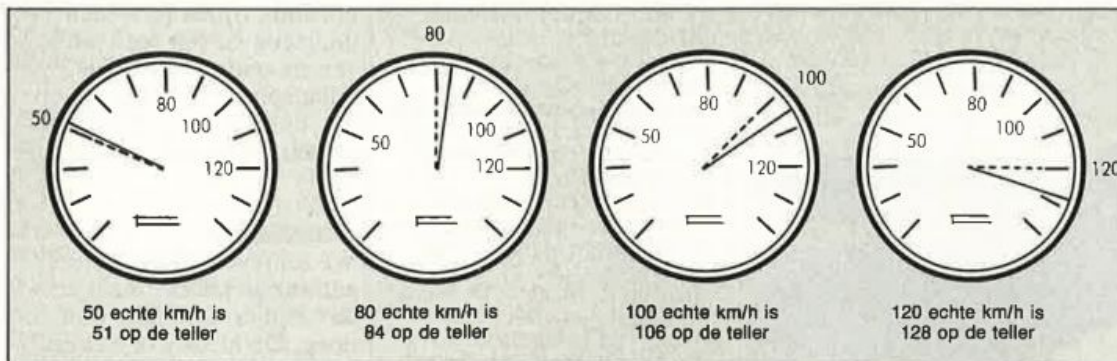
We schreven reeds over alle aanwezige bellen, maar toeters zijn er ook meer dan genoeg. De nieuwe 626 is zeker in deze GLX uitvoering enorm compleet. Gelukkig hebben alle modellen een geïntegreerde voorruit en halogeen koplampen, maar deze 626 heeft ook nog eens een centrale deurvergrendeling, van binnenuit elektrisch verstelbare linker- en rechter buitenspiegel, wisser en sproeier op de achterraut, kaartleeslampjes, een verlichte bagageruimte, toerenteller, kindersloten op de achterportieren en ga maar door. Echt, in uitrusting zijn de Japanse fabrikanten hun Europese collega's meestal nog de baas.

Tegen extra betaling kan nog een elektrisch mechanisme voor de bediening van de zijruiten worden verkregen, alsmede hoge-druk koplampsproeiers, schuifdak, lichtmetalen velgen en extra opbergvakken in de zijportieren. U ziet, de koek is nooit op!!

Conclusie

Iedereen mag z'n eigen mening hebben over auto's uit het Land van de Rijzende Zon. Velen vinden ze niet mooi, wellicht nog meer vinden dat wel. Over smaak valt niet te twisten. Feit is dat de auto's in technisch constructief opzicht vaak achterblijven bij auto's uit ons eigen Europa, maar de laatste tijd is men daarin verbetering gaan brengen. Deze Mazda 626 Hatchback 1,6 GLX staat voor f 22.795,— in de prijslijst en dat vinden wij voor een dergelijk compleet uitgeruste auto die ook nog eens goed op de weg ligt goedkoop. Men mag wat ons betreft de remmen nog eens kritisch bekijken en ook de in onze ogen wel erg doordringend aanwezige belletjes eruit gooien, maar feit blijft dat ook dit Japanse model een sterke positie op de markt kan innemen en zo de 626-traditie kan hooghouden.

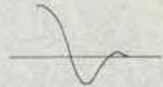
Jeroen Jongeneel



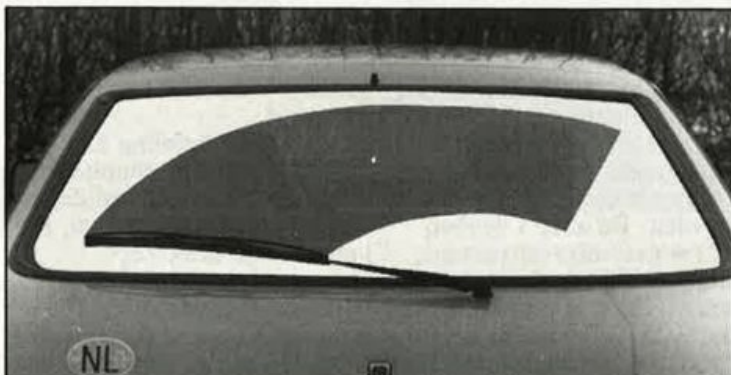
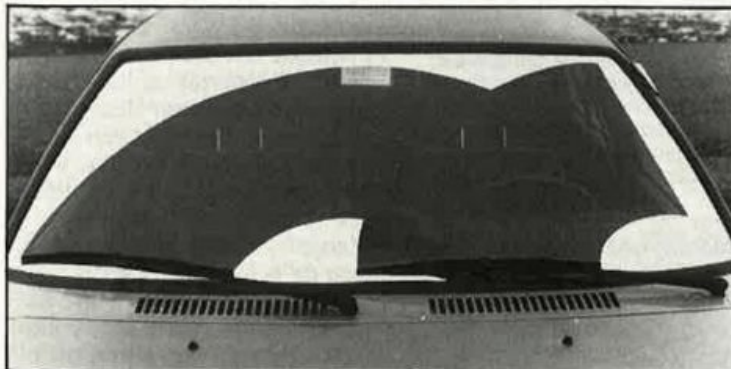
Rechts voor:



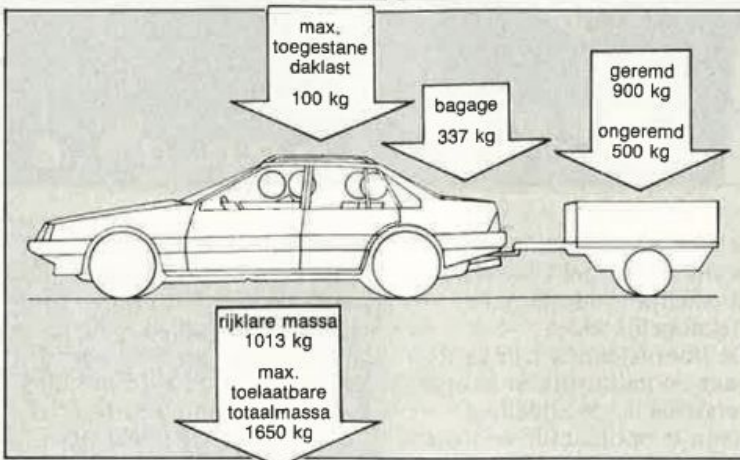
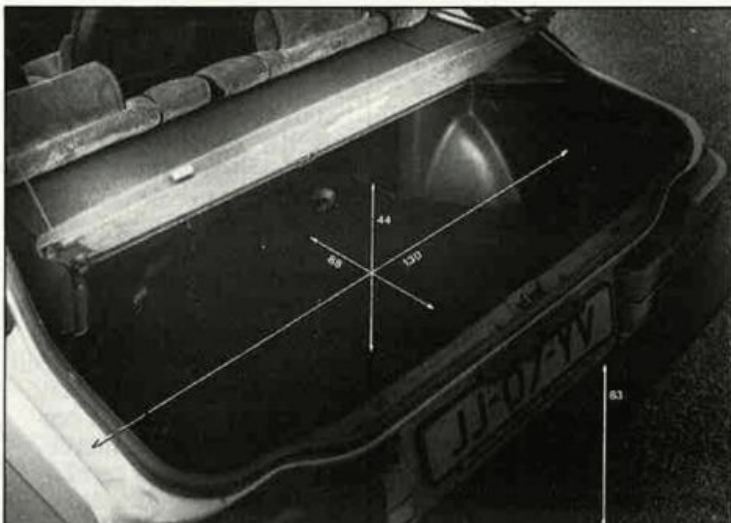
Rechts achter:



De dempers van de Priama bleken bij controle op de testbank van garage Stam in goede toestand te verkeren.



In deze GLX kan de achterbank in twee delen weggeklapt worden.



acceleratie 0-100 km/h

sec.

	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22
Mazda 626 HB 1.6 GLX f 22.795,—											13.4
Honda Accord 3D f 23.495,—											12.3
Mitsubishi Tredia 1.6 GLS f 22.895,—											14.1
Citroën BX 16 TRS f 26.000,—											12.6
Toyota Camry GL f 24.995,—											12.3

verbruik bij 120 km/h

km/l

	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22
Mazda 626 HB 1.6 GLX f 22.795,—											12.2
Honda Accord 3D f 23.495,—											12.7
Mitsubishi Tredia 1.6 GLS f 22.895,—											11.7
Citroën BX 16 TRS f 26.000,—											11.4
Toyota Camry GL f 24.995,—											12.5

geluidsmeting in dB(a) bij 100 km/h

	50	60	70	80	90
Mazda 626 HB 1.6 GLX f 22.795,—					72
Honda Accord 3D f 23.495,—					71
Mitsubishi Tredia 1.6 GLS f 22.895,—					71
Citroën BX 16 TRS f 26.000,—					70
Toyota Camry GL f 24.995,—					72

MOTOR

plaatsing	voor/overdwars
bouwwijze	lijn
cilindertal	4
cilinderinhoud	1587 cm ³
boring	81 mm
slag	77 mm
compr. verhouding	9,0 op 1
max. vermogen (fabrieksopgave)	60 kW (81 DIN/pk) bij 5500 min ⁻¹
specifiek vermogen	37,8 kW (51 DIN/pk)/liter
specifieke massa (rollenbank - leeg)	20,6 kg/kW (15,1 kg/pk)
idem bij 160 kg extra (2 pers. + bagage)	23,8 kg/kW (17,5 kg/pk)
max. koppel (fabrieksopgave)	120 Nm (12,2 mkg) bij 3800 min ⁻¹
topsnelheid volgens fabrieksopgave	165 km/h
koeling	vloeistof/gesloten
nokkenas(sen)	1 bovenliggend
nokkenasandrijving	getande riem
krukaslagers	5
carburateurs	1 dubbele/merk: Nippon type: 21G304-04
brandstof	normale benzine
dynamo	wisselstroom, vermogen 780 watt/max. stroomsterkte 65 A
batterij	12 volt
oliekoeler	nee
zelfdenkende ventilator	ja
materiaal blok	gietijzer
materiaal kop	lichtmetaal
LPG-installatie	niet af importeur leverbaar
garantie bij gebruik LPG	blijft gehandhaafd

TRANSMISSIE

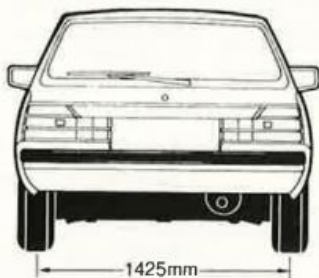
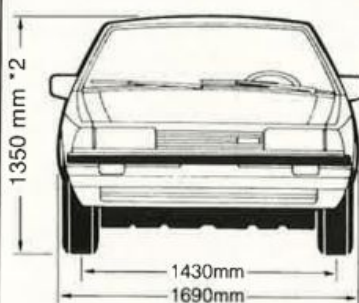
aandrijving	voor
plaats versnellingsbak	naast motorblok
type gangwissel	handgeschakeld
plaats bedieningspook	vloer
overbrengingsverhoudingen:	
1e versnelling	3,307 op 1
2e versnelling	1,833 op 1
3e versnelling	1,310 op 1
4e versnelling	1,030 op 1
5e versnelling	0,837 op 1
achteruit	3,133 op 1
differentieel	3,850 op 1
sperdifferentieel	nee

MEETGEGEVENS

max. vermogen rollenbank	49,2 kW (67 DIN/pk) bij 5500 min ⁻¹
max. koppel rollenbank	100 Nm (10,2 mkg) bij 4000 min ⁻¹
afwijking snelheidsmeter	50 = 49 60 = 58 80 = 76 100 = 94 120 = 112 140 = 130
acceleratie	0-60 in 5,8 sec. 0-80 in 8,9 sec 0-100 in 13,4 sec 0-120 in 19,4 sec 0-140 in 29,5 sec 80-120 in 9,7 sec
geluidsmeting interieur	stationair: 48,0 dB(A) 60: 63 dB(A) 80: 68 dB(A) 100: 72 dB(A) 120: 75 dB(A) 140: 78 dB(A)
brandstofverbruik	80: 1 op 16,3 90: 1 op 15,9 100: 1 op 14,1 120: 1 op 12,2 140: 1 op 9,9
snelheidsbereik versnellingen	1e: 50 km/h 2e: 82 km/h 3e: 125 km/h 4e: 150 km/h 5e: 168 km/h
topsnelheid gemeten	168 km/h

ONDERSTEL/CARROSSERIE

aantal portieren	4 + 5e deur
voorwielophanging	onafhankelijke McPherson/schroefveren
achterwielophanging	onafhankelijke/schroefveren
schokdempers	telescoop-dempers rondom
torsiestabilisator	voor-diameter 2 cm/achter-diameter 1,6 cm
remmen	schijven voor/trommels achter
rembekrachting	ja
remdrukbe grenzer achterwielen	ja
gescheiden circuits	diagonaal
parkeerrem	op achterwielen/handbediend
plaats parkeerrembediening	op vloer/centraal
bandenmaat	165 SR 13 radiaal
besturing	tandheugel
stuurbekrachting	nee
totaal aantal stuurwielomw.	3,8
links naar rechts	
diameter stuurwiel	38 cm



MATEN EN GEWICHTEN

lengte	443,0 cm
breedte	169,0 cm
hoogte (onbelast)	136,0 cm
wielbasis	251,0 cm
spoorbreedte voor	143,0 cm
spoorbreedte achter	143,0 cm
bodemvrijheid	17,0 cm
draaicirkel koetswerk	10,2 m
draaicirkel wielen	9,5 m
bumperhoogte voor	53 cm
bumperhoogte achter	53 cm
massa leeg	1013 kg
max. toelaatb. totaal massa	1650 kg
max. belasting vooras	860 kg
max. belasting achteras	790 kg
max. toegestane daklast	100 kg
max. massa aanhanger (ongeremd)	500 kg
max. massa aanhanger (geremd)	900 kg
inh. brandstoftank	80 l
inh. motorcarter met filter	4,5 l
inh. versnellingsbak met inh. differentieel	3,4 l
inh. koelsysteem	7,0 l

INTERIEURMATEN

Voorzitting:	
breedte zitvlak	53 cm
lengte zitvlak	49 cm
hoogte rugleuning (incl. hoofdsteun)	74 cm

afstand zitvlak-dak	90 cm
wagenbreedte schouderhoogte	149 cm
min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten)	91 cm en 109 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	22 cm
Achterzitting:	
breedte zitvlak	127 cm
lengte zitvlak	48 cm
hoogte rugleuning	66 cm
afstand zitvlak-dak	86 cm
wagenbreedte schouderhoogte	147 cm
min. en max. afstand rugleuning-voorzitting over zitvlak gemeten	59 cm en 82 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	24 cm
Bagageruimte:	
lengte	88 cm
breedte	130 cm
hoogte	44 cm
tilthoogte	83 cm
reservewiel	plat onder laadvloer bagageruimte

SERVICE EN ONDERHOUD

motorolie verversen	10.000 km of 6 maanden
type motorolie	SAE 20 W 40
versnellingsbakolie verversen	40.000 km of 24 maanden
type versnellingsbakolie	A.T.F.type F SAE
doorsmeren	niet
aantal smeerpunten	geen
servicebeurten	10.000 km zonder diagnose
garantie	12 mnd, km onbeperkt

Prijs: (incl. BTW) van:

complete uitlaat	n.n.b.
achterste pot	f 158,72
koppelingsplaat	f 131,12
drukroep	f 221,79
oliefilter	f 16,50
schokdemper voor	f 327,10
schokdemper achter	f 338,99
radiateur	f 566,40
thermostaat	f 26,43
voorraad	f 535,72
ventilatorriem	f 56,50
ruitwisserblad	f 22,09
set remvoeringen	f 65,33

STANDAARDUITRUSTING

gelaagde voorruit	ja
achterruitverwarming	ja
getint glas	rondom
choke	handbediend
neerklapbare achterbank	ja, in twee delen
halogeen dimlicht	ja
extra lampen voor	nee
achteruitrijlampen	ja
mistachterlicht	ja/twee
hoofdsteunen voor	ja, wel verstelbaar
hoofdsteunen achter	ja, wel verstelbaar (in hoogte)
rugleuningverstelling	ja
tankslot	ja
stootrand	op bumpers en flanken
sleepoog	voor en achter
verstelbaar stuurwiel	ja
toerenteller	ja
brandstofmeter	ja
voitmeter	nee
ampèremeter	nee
oliedrukmeter	nee
vacuüm-meter	nee
temperatuurmeter	ja
dagteller	ja
uurwerk	ja, digitaal
verklikker/ampen:	
laadstroom	ja
oliedruk	ja
choke	ja
motortemperatuur	nee
licht	nee
grootlicht	ja

mistverlichting	ja, achter
handrem	ja
remconditie	ja
brandstofreserve	ja
achterruiwarming	ja
veiligheidsgordels	nee
portiersluiting	nee, (wel geluids-signaal)
ruitesproeier	elektrisch
wissersnelheden	2
intervalschakelaar	ja
wis-wasschakelaar	ja
tipcontact	ja
achterruiwiser	ja
achterruiwiser	ja
koplampwissers/sproeiers	nee
snelheden aanjager	4
dimspiegel	ja
kleerhaken	2
asbakken	2
tassen rugleuning	2
aansteker	ja, voor
handschoenenkastje	met deksel/wel afsluitbaar

dashboardverlichting regelbaar	ja
portiervakken	links en rechts
middenconsole	zonder bergruimte
bergruimte onder dashboard	nee
radio standaard	nee
cassette recorder standaard	nee
inbouwruimte voor auto	ja
antenne standaard	nee
beste plaats antenne	linksvoor dak
rechter buitenspiegel	ja
van binnenuit verstelb. buitenspiegel	ja
zonnekleppen zijdeling wendbaar	ja
make-up spiegel	rechterzonneklep
binnenverlichting met portierschakelaar	ja
dashboardverlichting	ja
elektrische ruitbed.	nee
tochruiten uitstelbaar	nee
achterzijruiten	heel neerdraaibaar
gordels voor	driepunts/rol
handgrepen voor passagiers	3
armleuningen	4
centrale deurvergrendeling	ja
kindersloten op achterportieren	ja
verlicht deur- en contactslot	ja

KOSTEN

motorrijtuigenbelasting	f 517,— tot f 532,— per jaar
-------------------------	------------------------------

PRIJZEN

catalogusprijs	f 22.795,—
afleveringskosten	f 360,—
extra's aan testwagen: metaal lak	f 300,—

andere extra's:	bergvakken portieren; automatische transmissie; koplampsproeiers; elektrisch bedienbare zijruiten; schuifdak; lichtmetalen velgen.
-----------------	--

OVERIGE MODELLEN

Sedan + Coupé versies, met 1.6 of 2.0 liter motor

IMPORTEUR

Auto Palace De Binckhorst B.V.
Postbus 148
2501 CC 's-Gravenhage
Tel. 070-855100