



Rozpolcená osobnost



Je libo módní, ale praktický diesel nebo zdivočelé sportovní SUV? Pod šviháckými tvary Mazdy CX-7 dostanete obojí. Servisní náklady se ale liší stejně radikálně jako spotřeba.

Divoká rarita



Jindřich Topol,
regionální
manažer výkupu
AAA Auto

V dnešním automobilovém světě podléhajícím diktátu emisních norem by už asi žádnou automobilku ani nenapadlo postavit něco jako CX-7. Řidičsky zaměřené SUV se silným a užívaným turbomotorem a manuální převodovkou lze proto považovat za memento času, kdy si ještě svůj záměr dokázali do výroby prosadit zapálení konstruktéři. Jakkoli bláznivě dnešním pohledem technické údaje CX-7 působí, před sedmi lety šlo o docela solidní prodejní úspěch, a to i na poměrně konzervativním českém trhu. Technický základ převzatý z tehdejší Mazdy 6 MPS dokáže na okresní silnici dodnes zahanbit mnoho současných pseudosportovních modelů a v bazarech jde sice o nijak časté, avšak velmi dobře prodejné zboží. Hlavním problémem těchto prudec zlevňujících ojetin je syndrom „olítej a pošli dál“, většina bazarových exemplářů proto vyžaduje investice do brzd, spojky, pneumatik a jiných důležitých komponent. Ti, kteří neskočili patnáctilitrovou spotřebu Naturalu 98, se v roce 2010 dočkali dieselu. S ním ale CX-7 ztratilo část charakteru a překvapit umí i v servisu. Navíc diesely zatím neklesají pod 300 000 Kč, což jejich bazarové kariéře neprospívá.

Na to, v jak nešťastnou dobu Mazda s tímhle bonvivánským autem přišla, dokázala nalákat bonvivánů neuvěřitelný houf. Benzin zdražoval a krize se valila světem, ale co to bylo proti věčnosti. Dnes už tak nudná vlna crossoverů právě prožívala vzrušující rozjezd a tvary CX-7, které spojovaly éterického ducha baletky s rameny závodního plavce, tehdy zabíraly naprosto neodolatelně. Ostatně

francouzští designéři se na ně nemohou vynadávat dodnes, jak vtipně dokazuje Renault Kadjar.

Tlačí, dokud stačí

Ještě kurióznější bylo, že se kráska první rok docela slušně prodávala s jediným motorem, přeplňovaným benzinem 2.3 DISI o výkonu 191 kW. Čtyřválcová vichřice sfoukla ze silnice všechno, co jí přišlo do cesty,



Atmosféra kabiny má i po letech kouzlo. Na našem kusu se 155 000 km podepsalo méně, než bychom čekali. Kožené čalounění vypadá použité, ale není oděné.

a díky dynamicky naladěnému podvozku s pohonem všech kol dokázala odkudkoli rychle zmizet. Jedenáctilitrovou spotřebu nechtěl platit každý, ale právě proto tehdy k Mazdě zamířili ambiciózní jedinci, kteří by si (nebo manželce) jinak pořídili Audi Q5.

Jak čas šel a leasingy vypršely, stěhovala se auta k zájemcům o generaci mladším a méně vybouřeným. Sílu motoru užívali, co to dalo, a čím víc utráceli za benzin, tím méně jim zbývalo na servis. I autář metrosexuál přitom tuší, že dostihoví koně potřebují sportovního veterináře a přeplňováním se každé zanedbání násobí. Fachmani navíc znali bolavá místa Mazdy 6 MPS, která poskytla klíčové orgány: motor se bez častých výměn kvalitního oleje zaplavil karbonem, převodovka ani diferenciál nebyly dimenzované na každodenní závodění a vyložené neměly rády plný kotel zastudena. Technický popis následků si necháme na další stranu, metrosexuálům postačí, že z hudebního světa se typické ojetině nejvíc podobá vyhoukaná sova.

S naftou klidněji

Druhý život vdechl modelu turbodiesel 2.2 MZ-CD, uvedený zkráj roku 2010. I s ním bylo CX-7 o hodně dražší než Toyota RAV4, ale výlučná elegance spojená se snesitelnými provozními náklady navnadila početnější a racionální zájemce, kteří neměli důvod zavodit ani dávat auto po třech letech pryč. Naftové CX-7 se stejnými kilometry bývá neporovnatelně zachovalejší a má v jasnější historii, ale také až o sto tisíc vyšší cenu. Navíc ani diesel není bez chyb: počáteční potíže s vytaháním rozvodového řetězu se postupně zmírily, ale podfukování vstříkovačů může způsobit vážné nepříjemnosti. Kombinace



Otřizně a zubatě řazení nemá na svědomí synchronizace, ale unavený setrvačnick

Foto David Rajdl

Bazar pro individualisty

SM 08 Vyšle 16. 2. 2015	Alfa Romeo Mito
SM 09 Vyšle 23. 2. 2015	Renault Avantime
SM 10 Vyšle 2. 3. 2015	Audi A8
SM 11 Vyšle 9. 3. 2015	Mercedes-Benz R
SM 12	Mazda CX-7
SM 13 Vyšle 23. 3. 2015	Bonus na vaše přání: Audi A2

pořádného turboefektu s manuální převodovkou a pohonem čtyř obrovských svádí méně citlivé jedince k hoblování spojky.

Spolehlivost elektriky a podvozku CX-7 odpovídá japonskému standardu a běžná údržba nestojí víc než u Toyota RAV4. Jako u každé starší mazdy je ale třeba najít pečlivého klempíře a nešetřit na prevenci před korozi.



Nám knoflík bezklíčového odemykání fungoval, případná výměna stojí jen 3000 Kč



Slepnoucí čočky už pohlcovaly hodně xenonového světla, naštěstí jdou rozleštit

Servisní rady

Motorový olej doporučujeme měnit po 10 000 km, zážehové jednotce 2.3 DISI pomůže viskozitní třída 10W-60. Dieselový motor 2.2 MZ-CD každých 60 000 km ocení přetěsnění vstříkovačů. Převodový olej v rozdělovací převodovce se mění po 90 000 km.

Hodnocení

Komfort:	2,00
Prostornost:	1,50
Dynamika:	1,00
Pohonné jednotky:	1,75
Spolehlivost:	2,00
Servisní náročnost:	1,75
Ceny a nabídka dílů:	4,00
Výsledná známka	2,00

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.

Pár slov o motorech

► **2.3 DISI** [zážehový 2,3 R4 16V, 191 kW, 380 N.m, 2007-2012]: Kombinace plynulého tahu startujícího letadla s ručním řazením je skvělá a v tak velkém autě působí nesmírně podmanivě. Nic ovšem není zadarmo: spotřeba se podle stylu jízdy pohybuje mezi devíti a jedenácti litry, servis je drahý a jeho zanedbání likvidační. Zachovalý kus se neshání snadno.

► **2.2 MZ-CD** [vznětový 2,2 R4 16V, 127 kW, 400 N.m, 2010-2012]: O třetinu nižší spotřeba dělá z dieselu rozumnější volbu, je ale třeba smířit se s nepříjemným turboefektem. Navíc i zde je nutný nadstandardní servis, konkrétně přetěsnování vstříkovačů. Preventivně jej ale nedělají všichni, u ojetého kusu může číhat zrada.

▲ Skvělá volba ► Záleží na prioritách ▼ Nebrat

Ceny – příklady z českých bazarů

Nejlevnější:	179 000 Kč, 2.3 Turbo, 2008, 249 000 km
Nejdražší:	520 000 Kč, 2.2 diesel, 2012, 44 000 km
Náš tip:	319 000 Kč, 2.2 diesel, 2010, 129 000 km



Každý svar na karoserie občas prohlédněte, takhle vypadá boční hrana dveří



Křesla jsou americky široká a plošší, spíš na dálkovou plavbu než na řezání zatáček



CX-7 je větší než dnešní CX-5, nabídkou vnitřního prostoru přerůstá i běžnější modely jako Honda CR-V a Toyota RAV4. Kufr s objemem 455 litrů je ale spíš průměrný.



Přednosti a nedostatky

- Dodnes přitažlivý design
- Vynikající jízdní vlastnosti
- Řidičská přátelskost
- Vždy pohon všech kol
- Prostorný interiér a kufr
- Vysoká spotřeba [benzin]
- Nutnost nadstandardní údržby
- Dimenzování převodovky na hranici možností motoru [benzin]
- Sklony ke korozi
- Vyšší ceny ojetin

Jak šel čas

- 2007:** Na podzim zahájení prodeje v Evropě, pouze s motorem 2.3 DISI/191 kW.
- 2010:** Nabídka doplňuje diesel 2.2 MZ-CD/127 kW.
- 2011:** Na podzim představení menšího modelu CX-5.
- 2012:** V létě ukončení výroby.

Euro NCAP [2010]

Ochrana posádky při nárazu



Závady a problémy

Koncentrace karbonu v oleji a následná poškození motoru [2.3 Turbo]:

Předepsané výměny oleje po 15 000 km dlouhodobě nestačí, abrazivní karbon postupně napáchá škody na klikovém mechanismu, turbodmychadle, rozvodovém řetězu, hydraulice časování ventilů a pístních kroužcích, což vede k vysoké spotřebě oleje nebo úplnému zadření motoru. Řešením je zkrácení intervalu na maximálně 10 000 km, musí se s ním ale začít včas. Úplně nejlepší je zároveň přejít na teplotně odolnější oleje 10W-60.

Podfukování vstříkovačů [2.2 diesel]:

Kolem vymačkaných a uvolněných těsnění vstříkovačů proniká do závitů jejich uchycení nafta, která se vysokými teplotami speče (takzvaný krtkův dort). Kdo nechá netěsnosti zajít až do kritické ztráty komprese, bude mít obrovské problémy vstříkovače vymontovat. Zkušenější servisy doporučují preventivní přetěsnění každých 60 000 km, což stojí 3500 Kč.

Vytahání rozvodového řetězu [2.2 diesel]:

Původní řetěz byl během výroby nahrazen robustnějším, na starších motorech je servis měnily v záruce. Současně byl do řídicí jednotky nahrán software mírně snižující výkon a torzní kmity motoru. Dnes je defekt řetězu ojedinělým jevem, výměna stojí do 20 000 Kč.

Zarmázení aditiv AdBlue [2.2 diesel]:

Nádržka s vodným roztokem potřebuje vyhřívání. První zimu selhávalo, a jelikož AdBlue je potřebné ke splnění emisí, auto padalo do nouzového režimu. Výrobce v záruce měnil celé moduly s nádržkou.

Kritické namáhání převodovky [2.3 Turbo]:

Ložiska nemají rezervy na každodenní závodění. U dynamicky namáhaných vozů vzniklé vůle znesnadňují řazení.

Únik oleje z rozdělovací převodovky:

Oddělená skříň převodu k zadní nápravě má vlastní malou náplň, která netěsnostmi rychle ubývá. Následkem je přehřívání a mechanické poškození rozdělovací převodovky.

Sklony ke korozi: Podlahu a všechny svary [včetně dveří a kapoty] je nutno pravidelně hlídat a ošetřovat.