



## Naftou nic neušetříte



Moderních a výkonných dieselů 2.2 Skyactiv-D se u nás pod kapotou trojky moc neprodalo. V bazarech se ale stále častěji objevují auta dovezená z Belgie či Holandska, což je důvod před motorem varovat. Zpočátku sklídlí potlesk za tichý chod a suverénní výkon, postupně však začala kolabovat turbodmychadla [dvě vcelku za 85 000 Kč], vačky, podtlaková čerpadla a nakonec i ložiska na klice. Příčinou je neobvykle rychlé ředění oleje naftou, které se navzdory řadě modifikací nepodařilo zcela odstranit. Dálkové cestování zvládá ve zdraví, ale jakmile sundáte nohu z plynu a začnete popojíždět po městě, začne vás elektronika neadekvátně často honit do servisu, jelikož hladina oleje nastaveného vysráženým palivem vysoko přesáhne horní rysku. Celkové životnosti takový koktejl rozhodně nepomáhá, navíc to leze do peněz.

Na podzim 2016 se v nabídce objevila také turbodieselová patnáctistovka. Těchto aut se však prodalo tak málo, že spolehlivost není podle čeho hodnotit.

## V rubrice Bazar

SM 06

Vyšlo 4. 2. 2019

Renault Laguna III

SM 07

Vyšlo 11. 2. 2019

Volkswagen Touareg II

SM 08

Mazda 3

SM 09

Vyšlo 25. 2. 2019

Nissan X-Trail

# Pudr a benzin

Mazda 3 patří k nejdražším vozům třídy, což platí i v bazaru. Nabídne vynikající svezení i příslovečnou japonskou odolnost. Když se ovšem vyhnete zbabranému dieselu.

Výstřední Japonka před pěti lety zásadně změnila kukuč. Nemastnou asijskou zaměnitelnost nahradil hrký original střížený kaligrafickými tahy, pulzujícími povrchy a dlouhatánskou kapotou, pod níž by se hravě vešel řadový šestiválec. Sázka na design a kouzlo osobnosti vyšla, evropský odbyt vyskočil málem na dvojnásobek. A to Mazda není



Řazení je méně přesné než ve starší generaci, proti evropským značkám ale stále dobré

Zážehové motory Skyactiv-G mají příjemně ostrou reakci na plyn a nízkou spotřebu. Rozložitý výfukové svady ovšem zabírají hodně místa, které chybí v kabině.

z laciného kraje, kvůli přerostlému čumáku nezbylo moc místa na zadní sedadla a elegantně nízká střecha šimrá na pleši už řidiče výšky 180 cm.

Jako ostatní japonská auta si i trojka dlouho drží cenu, nejstarší kusy se jen zvolna sunou ke 250 000 Kč. Na pětiletý hatchback to rozhodně není málo, ale do horizontu českého platu se už vejde.

## Jižanský rock nevadí

Spolehlivost zůstává na tradiční japonské úrovni, přestože část produkce pochází z Mexika – poznáte ji podle čísla karoserie, které místo písmenem J začíná číslicí 3. Mláďa i nezkušenost tamní továrny by mohly budit nedůvěru, ale Mazda ji vybavila špičkovou robotizovanou linkou, a hlavně nechala výrobu i místní dodavatele nabíhat pozvolna, aby byl čas

vychytávat mouchy. Uživateli ani mechanici dodnes nenacházejí mezi vozy obou proveniencí žádný rozdíl v kvalitě, pomíne-li drobnosti jako sérii se špatně seřizovaným zámekem kufru.

## Frajeři nebrzdí. Nesmí

Pár stížností se bez ohledu na původ vozu našlo. Nejčastěji na navigaci a rádio, které trpělo sporadickými výpadky, špatně chytalo signál DAB nebo nechtělo hrát soubory z USB. Na to stačily aktualizace softwaru. Tu a tam v kabině něco zavře a lupne, u starších ročníků dokonce proběhla jedna servisní akce, když pazvuky vydávalo spojení plechů v čelním sloupku.

Co zamrzí víc, je měkký lak, který snadno perforují odletující kamínky, a podprůměrná životnost brzd. Temperamentnějším řidičům odcházejí už po 40 000 km a nezávislí opraváři je nejčastěji nahrazují druhovýrobou, která stojí méně a vydrží víc.



## Hodnocení

Komfort:	1,50
Prostornost:	2,00
Dynamika:	2,00
Pohonné jednotky:	2,50
Spolehlivost:	1,50
Servisní náročnost:	1,50
Ceny a nabídka dílů:	3,00
<b>Výsledná známka</b>	<b>2,00</b>

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

## Pár slov o motorech

**1.5 Skyactiv-G** [1,5 R4 16V, 74 kW, 150 Nm, 2013 až 2018]: Čísla nevyjadávají lákavě, ale praxe je mnohem lepší. Šestistupňový manuál má vždy po ruce vhodný převod, na dálnici snižuje otáčky, hluk i spotřebu, která se celkově pohybuje kolem šesti litrů. Škoda že se jich prodalo málo.

**2.0 Skyactiv-G** [2,0 R4 16V, 88 a 121 kW, 210 Nm, 2013 až 2018]: Objem nenahradíš a přidání půllitru nezamaskuješ, přesto bychom čekali víc. Podle našich měření motory ve skutečnosti nedosahují víc než 190 Nm. Slabší verze má jen uměle seříznutou špičku, smysl dává jen kvůli volitelnému automatu.

▲ Skvělá volba ▶ Záleží na prioritách ▼ Nebrat



Sedadla jsou robustnější a odolnější než v minulé generaci, náš kus měl jen lehce zvlněnou bočnici



Trojka je jedním z prvních aut, která využila stříhlu palubní desku a stojatou obrazovku. Výsledkem je vzdušná atmosféra a dobrý přehled kolem předku.



Halogenové potkávačky s čočkou svítí překvapivě slabě, napravuje to délka se samostatnou parabolou. Máte-li na výběr, hledejte zřejmě lepší xenon.



Jediné zjevné opotřebení interiéru. Možná se mu dalo předejít impregnováním těsnění před zimou.



Přední kotouče vydrží jen hodně plynulým jezdčům, ostatní je musí brzy měnit.

## Přednosti a nedostatky

- +** Přitažlivý design
- Vynikající naladění podvozku
- Spolehlivá mechanika
- Odolnost vůči korozi
- Problematický diesel
- Jen průměrná dynamika benzinových motorů
- Nízká stavba karoserie
- Málo místa vzadu

## Závady a problémy

**Výpadky rádia a navigace, špatný příjem DAB:** V prvních letech. Postupně vyřešeno aktualizací softwaru.

**Měkký lak:** Snadno ho poškodí odletující kamínky. Vyplatí se pozorně sledovat hranu kapoty, střechy a vystouplé blatníky.

**Popraskaná kůže na řadicí páce:** Potah či manžeta většinou vyměněny v rámci záruky.

**Vytahané potahy sedaček:** Záleží na používání a tělesné konstituci předchozího majitele.

Kritická je vždy vnější bočnice u řidiče.

**Selhání zapalovacích cívek:** Ojedinelá série v roce 2013, vadné cívky by již měly být vyměněny.

**Špatně seřízený zámek kufru:** Výjimečně z výroby v Mexiku, stačí seřídit.

**Omezená životnost brzd:** Jsou dimenzované spíše na klidnou jízdu.

**Ředění oleje naftou (diesel 2,2 l):** Systémová vada s následkem předčasného opotřebení turbodmychadel, vaček i klikového mechanismu. Motor z vrakoviště stojí kolem 150 000 Kč, ale jeho stav těžko poznáte. Poctivá repase by vyšla nastejno, jenže ji nikdo nechce dělat.

## Jak šel čas

**2013:** Na podzim výstavní premiéra současně na pěti místech světa. Na sklonku roku prodej hatchbacku. Motory 1.5 Skyactiv-G/74 kW, 2.0 Skyactiv-G/88 a 121 kW, 2.2 Skyactiv-D. Převodovky 6 MAN, pro benzin 88 kW, v hatchbacku i pro diesel volitelně 6 AT (planetová s měničem).

**2014:** Na jaře uvedení sedanu.

**2016:** Na podzim facelift a změna kódového označení z BM na BN. Standardně systém G-Vectoring, usnadňující zatáčení pomocí nepatrného snížení točivého momentu motoru v rejdu. Uvedení dieselu 1.5 Skyactiv-D/77 kW 6 MAN, pro hatchback volitelně 6 AT.

**2018:** Nahrazení zcela novou generací.

## Euro NCAP (2013)

Ochrana posádky při nárazu



## Servisní rady

Všechny motory mají rozvody poháněné řetězem, který není třeba měnit, pokud se neprojevuje nadměrným hlukem. Motorový olej viskozitní třídy 5W-30 se vyměňuje nejpozději po 20 000 km, zapalovací svíčky po 120 000 km, olej v samočinných převodovkách doporučujeme nad rámec předpisu měnit po 60 000 km.

## Ceny originálních dílů

Přední tlumič pérování	4170 Kč
Přední spodní rameno	8580 Kč
Přední brzdové kotouče	6280 Kč
Přední světlomet	7690 Kč
Přední nárazník	13 160 Kč
Řemen pohonu příslušenství + napínák	1120 + 2970 Kč
Spojková sada + ložisko	10 660 + 1195 Kč
Zadní díl (tlumič) výfuku	10 130 Kč

## Ceny - příklady z českých bazarů

<b>Nejlevnější:</b>	254 000 Kč, 1.5 Skyactiv-G/74 kW, 2014, 163 000 km
<b>Nejdražší:</b>	464 000 Kč, 2.0 Skyactiv-G/88 kW AT, 2018, 12 000 km
<b>Náš tip:</b>	288 800 Kč, 1.5 Skyactiv-G/74 kW, 2014, 97 000 km

# GRANEX.CZ

Náhradní díly na Mazdu koupíte na Granex.cz

Nakupujte online na [granex.cz](http://granex.cz)  
+420 608 862 512 | [autodily@granex.cz](mailto:autodily@granex.cz)