



Japonec ze starých časů



Mazda 3 1.5 Skyactiv-G, 2014,
152 000 km, 279 900 Kč



Přední čepy zatím nikdo nemusel měnit, kompletní rameno ovšem stojí osm a půl tisíce. Se zadní nápravou potíže nejsou, rez kolem svarů nápravnice je čas řešit.



Jako správná volba se ukázal nejen benzinový motor, ale celá mechanika trojky. Sto padesát tisíc na tachometru bychom ji rozhodně neřádali.

Není úplně samozřejmé, aby nám bazary k testu půjčovaly auta, která už mají najeto 150 000 km. Leckdy se ukáže, že nejsou ve stavu hodném prezentace v tisku, a obchodník nabídně vůz jiný, méně ojetý. Tím víc nás překvapilo, když nám v Auto Pointu, „dvorním“ bazaru síť Auto Palace, slíbili zapůjčení hnědého hatchbacku v podstatě obratem. To jsou si kvalitou Mazdy opravdu jisti, říkáme si zvědavě.

Druhá část příběhu je ovšem v tom, že Auto Palace prodává mazdy jako nové, a tak bylo otázkou pár minut ověřit servisní historii vozu. Naše trojka jezdila do značkového servisu pravidelně, a to až dosud. Loni v březnu dokonce absolvovala drahou prohlídku s výměnou svíček. Nyní ji tedy čeká jen běžná inspekce s výměnou oleje, která vyjde na 4500 Kč.

Nutné investice

Malá servisní prohlídka:

4500 Kč

Za jízdy se auto chová jako nové. Kabina nevrže, sedadla se neviklají, podvozek nemá žádné vůle a stále předvádí ta kouzla, která už tolik jiných aut zapomělo. Pečlivé naladění spolu s nezávislým zavěšením všech kol a obřím rozvorem 2700 mm znamenitě spojuje stabilitu s obratností a zároveň nabízí nádherný poddajný komfort. Vše korunuje řízení přenášející trochu přirozeného „napnelismu“ od nápravy.

V čem se trojka ostatním nevyrovná, je dynamika benzinových motorů. Na svižnou jízdu stačí a moc nežerou, zejména testovaná patnáctistovka se nemá za co stydět. Sportovní naturel podvozku by snesl mnohem víc, ale dvouapůllitř zůstal vyhrazený Američanům a na ostrou verzi MPS nedošlo.

Za šest set kilometrů testu si motor nevezl ani kapku oleje a dobrou kondici potvrzuje i zastávka u nezávislého specialisty Miroslava Dufka v Měchenicích.

„Když pomíneme diesel, současná trojka z tradičních kvalit značky nic neslevila,“ shrnuje zkušenosti svých zákazníků a svítí lampou na podlahu vozu bez známek koroze – právě ta přitom dlouho patřila ke strašákům Mazdy. Co dodat? Trojka není pro každého, ale povedla se.

Technické údaje

Motor:	atmosférický zážehový čtyřválec
Zdvihový objem:	1496 cm ³
Největší výkon:	74 kW při 6000 min ⁻¹
Největší točivý moment:	150 Nm při 4000 min ⁻¹
Převodovka:	šestistupňová přímo řazená
Zavazadlový prostor:	364 l
Rozvor náprav:	2700 mm
Vnější rozměry:	4465 x 1795 x 1450 mm
Maximální rychlost:	182 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	10,8 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	5,1 l/100 km

Ani holý plech v zadní části podlahy nenesl známky koroze



Výfuk přežil pět českých zim ve zdraví a ještě vydrží pár dalších.



Konkurenti ojeté Mazdy 3

Volkswagen Golf



Výroba: Od 2012

Popis: Archetyp kompaktního hatchbacku také není žádná láce, přitom většina běžných verzí má vzadu jednoduchou vlečenou nápravu. Benzinové motory TSI druhé generace jsou velmi spolehlivé, u dieselu hodně záleží na správné údržbě. Díly jsou na golf levnější, pojištění kvůli riziku krádeže dražší.

Honda Civic



Výroba: 2011-2017

Popis: Ufologické ztvárnění má své příznivce i odpůrce, objektivně lze říct, že minulý civic je uvnitř malý a nízký. Výhodou je obří kufr kombíku, kterého se ovšem prodalo málo. Ideální volbu představuje benzinová osmnáctistovka. Diesel se zatím nikoho nezradil, jde ale o unikát, na který nic nebude levné.