



Mazda 3 Mk3 (BM/BN)

# Zpátky do devadesátek

**V 90. letech platila Mazda za progresivní značku. Wankel, přeplňování Complex či Millerův cyklus. Nic z toho byste jinde nenašli. Díky technice Skyactiv to platí i dnes.**

■ V roce 2012 Mazda představila kompaktní SUV CX-5. Šlo zároveň o pionýra v zavedení od základu nové a v řadě ohledů inovativní techniky Skyactiv. Následovala větší Mazda 6, malá Mazda 2 a konečně kompaktní Mazda 3. Třetí generace trojky sice ideově navázala na své dva předchůdce, technicky je však jiná úplně ve všem. Od podlahové plošiny přes podvozek a převodovky až po pohonné jednotky či elektroniku. Tak velký technický skok vážně nepamatujeme. Mazdy 3 vždy vynikaly designem a také vynikajícími jízdními vlastnostmi.

Bohužel zároveň také sklony ke korozi, což se týká hlavně první generace BK (2004 až 2008). Druhé vydání BL 2009 až 2012 již bylo výrazně lepší, přesto za nejlepšími stále trochu zaostávalo. U Mazdy 3 BM/BN (2013 až 2019) ale již korozi téměř nenajdete, a to ani u hodně ojetých exemplářů z prvních let výroby. A od roku výroby 2016 ani na částech šasi či různých technologických dílech (šrouby, úchyty), které byly vždy u Mazdy orezlé. Mazda od roku 2016 totiž ještě posílila ochranu proti korozi voskovým nástřikem. To se týká aut určených pro vybrané evropské trhy, včetně České republiky s častější aplikací posypového materiálu v zimním období. Mazda se tak touto generací vrací do devadesátých let, kdy vozy této značky platily v otázce



Mazda 3 nabízí sportovní pozici také v kabině. Přístrojový štít existoval ve dvou verzích.

ochrany proti korozi za nadprůměrné. Ochrana proti rzi je tak plně srovnatelná s těmi nejlepšími značkami.

Koroze tedy již problém není, ale co mechanika? Na to jsme se zeptali Miroslava Dufka, jehož firma Auto Dufek se v Měchenicích za Prahou již léta na mazdy specializuje. „Odloně podvozků měly mazdy vždy a ani minulá generace trojky není výjimkou. Ramena přední nápravy jsou technologicky téměř shodná s větší Mazdou 6. U ní se po přibližně 150 000 km vyskytnou opotřebované silentbloky předních ramen, trojka je však

výrazně lehčí, takže u ní je to bez problému, zatím jsme je na žádné neměnili,“ říká Miroslav Dufek.

Z pohledu konkurence může být slabinou omezená nabídka pohonných jednotek. Ta se skládala ze dvou zážehových motorů o objemu 1.5i a 2.0i a dvojice dieselů. Pokud zůstaneme u benzínových motorů tak ani jeden nevyužívá přeplňování, naopak se vyznačuje nezvykle vysokým kompresním poměrem. Nad velmi složitým tvarem dna pístů těchto motorů odborník žasně a laik se diví. „Píst bych vám rád ukázal, ale žádný

Standardem byly halogenové světlomety. Za příplatek vůz nabízel xenony, později nahrazené diodami



Jindřich Topol, regionální manažer výkupu AAA Auto

## Zůstává volbou řidičů

Třetí generace „trojky“ už nesdílí podvozek a některé motory s Fordem Focus, o vyhlášené jízdní vlastnosti ale nepřišla. Nadále tak zůstává volbou těch, kteří auto neberou jen jako dopravní prostředek a rádi řídí. Na rozdíl od bezmála všech konkurentů sází na atmosférické benzínové motory, a soudě podle ohlasů odborné veřejnosti i vytrvalého zájmu zákazníků, má tento vzdorovitý přístup k downsizingu něco do sebe. Dynamika je sice dnešní optikou občas na pováženu, vynahradit to ale v budoucnu může lepší spolehlivost. Výhodou také je, že spotřeba tolik nezávisí na stylu jízdy, jako je tomu u přeplňovaných maloobjemových motorů. Tržní úspěch byl v ČR velmi slušný, navzdory tomu ale v bazarech zatím mnoho ojetin nenajdete. Pětiletý kus dnes v Česku výrazněji pod čtvrt milionu nekoupíte, vzhledem k omezené nabídce si mazda může dovést být dokonce i o něco dražší než srovnatelný VW Golf, pro nějž je „trojka“ svými kvalitami velmi zdařilým soupeřem. Pokud na ni v bazaru narazíte, rozhodně bude stát za vyzkoušením.

## MOTORY

### 1.5 Skyactiv-G100/74 kW

Menší ze dvou nabízených zážehových čtyřválců označený P5 stačí na plynulou jízdu, avšak k dynamičtějším svezení potřebuje vyšší otáčky. Spolehlivost je ovšem vynikající a spotřeba paliva příznivá. A samozřejmě i tady se to obejde bez přeplňování turbodmychadlem.

### 2.0 Skyactiv-G120/88/121 kW

Jednoznačně nejlepší motor v Mazdě 3. Oproti menší patnáctistovce výrazně lepší. Z nízkých otáček možná nejede tak dobře jako konkurenční turbomotory, v těch středních ale již ano a ve vyšších je to skoro symfonie. Z pohledu spolehlivosti i svezení jeden z nejlepších benzínových motorů posledních mnoha let. A dokonce ani olej nebere!



1-

1

### 1.5 Skyactiv-D105/77 kW

Menší vznětový motor byl nabízen až od roku 2016. Z hlediska dynamiky je pružný, tichý a úsporný. Spolehlivost je v porovnání s bezproblémovými zážehovými agregáty slabší, na druhou stranu strašák v podobě opotřebovaných výfukových vaček se tohoto agregátu netýká, jelikož nebyl vybaven proměnným zdvihem výfukových ventilů.

### 2.2 Skyactiv-D150/110 kW

Větší z dieselů byl v Mazdě 3 okrajovou motorizací. Nabízí výbornou dynamiku i solidní hospodárnost. Díky rekordně nízké kompresi je tichý a produkuje málo emisí oxidu dusíku. Ani SCR nemá. Problémy s ojetými výfukovými vačkami se Mazdy 3 již téměř netýkají, byly vyřešeny v rámci svolávacích akcí. Problémů se mohou vyskytnout zejména ve spojení se špatnou údržbou na kterou je motor citlivý.

2-

3

## NÁHRADNÍ DÍLY Mazda 3 2.2 Skyactiv-D

Výfukový vačkový hřídel 12 410 Kč •  
podtlaková pumpa 8413 Kč • přední brzdový  
kotouč 3502 Kč • přední brzdové destičky  
3132 Kč • př. světlomet halogen 10 780 Kč

Ceny jsou včetně DPH, zdroj: AUTO DUFEK

### CENY OJETIN PODLE EURO TAXU

2014	1.5 Skyactiv-D100/74 kW	95 000 km	220 000 Kč
2016	2.0 Skyactiv-G165/121 kW	85 000 km	329 000 Kč
2018	2.0 Skyactiv-G165/121 kW	16 000 km	449 000 Kč

tady nemám. Nebyl totiž zatím vůbec potřeba,“ říká Miroslav Dufek, čímž jakoby mimoděk potvrzuje vysokou spolehlivost benzínových skyactivů. Podle Dufka ani přímé vstříkávání nespůsobuje žádné problémy. Dokonce ani karbon, obávaný strašák přímovstříkových benzínových agregátů, se nevyskytuje. Při koupi ojeté zážehové Mazdy 3 bychom se tak spíše zaměřili na převodovku. Ta manuální se zraje produkce potýkala s obtížným řazením převodů, kdy to šlo, lidově řečeno, „přes zuby“. Nebo s vypadáváním rychlostí. Pokud se dnes tento problém vyskytne, řeší to v Auto Dufek výměnou za starší dobrou skříň. Slabší verze dvou-

litru, takzvané Skyactiv-G 120, a také diesel 2.2 Skyactiv-D mohly být párovány rovněž se samočinnou převodovkou. Jedná se o šestistupňový automat s hydrodynamickým měničem. Oproti dvouspojkovým automatům řadí tahle převodovka mnohem plynuleji, a navíc pocitově ne o moc pomaleji. Ani životnost nepředstavuje problém, tedy pokud se nezanebývá údržba. „Doporučuji první výměnu oleje po ujetí 80 000 km včetně proplachu a následně každých 60 000 až 80 000 km. A při každé druhé výměně oleje měnit také olejový filtr. Celé to u nás vyjde přibližně na 10 000 korun,“ uzavírá povídání o Mazdě 3 Miroslav Dufek.

## VZNĚTOVÝ MOTOR 2.2 SKYACTIV-D150

Diesely mají podíl řádově jednotky procent a jsou jedinou vážnější slabinou pohledné mazdy. Zatímco opotřebované výfukové vačky vinou konstrukční chyby byly záležitostí pouze prvních let výroby a Mazdy 3 se v podstatě nedotýkají, jiné problémy se objevují až s rostoucím počtem kilometrů. „S problémy opotřebovaných vaček se setkávám zejména u aut, která buď nějakým způsobem vypadla ze záruky, nebo mají zanedbaný servis,“ říká k problému Miroslav Dufek. Příčinou jejich opotřebování ale nemusí být podle Dufka jen často medializovaná konstrukční chyba, která se Mazdy 3 beztak už netýká, ale také problém v podobě netěsných podložek pod vstříkovači common-railu Denso. „Pokud podložky netěsní, dochází k zanášení sacího koše olejového čerpadla, čímž klesá jeho tlak. Motor tak trvale pracuje s jeho nedostatkem a jako první to odnesou právě vačkové hřídele a turbodmychadla (u motoru 2.2 jsou dvě) a také vakuová pumpa, lidově zvaná vývěva,“ vysvětluje Dufek. Předejít tomu lze pravidelnou výměnou podložek po ujetí 60 000 až 80 000 km, což ovšem není nikterak snadné.

## VÝMĚNY OLEJE

Zejména u dieselů je životně důležité měnit častěji olej. Výrobce udává interval 20 000 km/rok, Miroslav Dufek doporučuje jej zkrátit na polovinu. „Nutné je také hlídat kvalitu oleje. Mazda používá olej Long life specifikace SAE 0W-30 nebo 5W-30 Mazda Supra DPF.



## POHON OLEJOVÉ PUMPY

Motor 2.2 Skyactiv-D má olejové čerpadlo poháněné krátkým řetězem, který občas praskne. Ačkoliv závada vypadá drasticky, ne vždy to končí zadřením motoru. Tady záleží na okolnostech a také pohotovosti řidiče. V rámci vyřešení problému Mazda zavedla do výroby odolnější řetěz pohonu olejové pumpy, který najdete pod číslem dílu SH17-14-151. Důležité je kupovat pouze originální díl.



Vynikající jízdní vlastnosti • velmi spolehlivé a jízdně zdařilé zážehové motory • velmi nízká skutečná spotřeba paliva • atraktivní vzhled • samočinná převodovka s měničem řadí plynule a hladce • tuhá, a přitom lehká karoserie • dobrá ochrana proti korozi • často bohatá výbava • všechny motory s trvanlivým rozvodovým řetězem • vždy šestistupňová převodovka • elektronická servisní kniha (Mazdy ji mají od roku 2005)



Jen dvě karosářské verze (hatchback a sedan) • chybí karoserie kombi • nemůže mít pohon všech kol (SUV CX-5 jej má) • dražší originální náhradní díly (na druhou stranu je skoro nepotřebujete) • omezená nabídka součástek z druhovýroby • originální technika trochu omezuje levnější možnosti opravy (není sdílená s žádnou jinou značkou) • méně aut ke koupi

## HODNOCENÍ



ZÁVĚR Redaktor TOMAŠ DUSIL

Třetí generace Mazdy 3 jako by se vracela do 90. let k řadám 323F BG a BA. Podobně jako tyto mazdy v době vzniku nabízí i recenzovaná trojka soubor nadprůměrných vlastností, bezpečnost, spolehlivost, vzhled a ochranu proti korozi. Zážehové motory jsou velmi doporučitelné. U dieselů bychom prověřili servisní historii.

Foto archiv