

# Nejzánovnější youngtimer

Minulá šestka pochází ze samého konce starých časů. Nehoní gramy emisí, nešetří místem, nešidí mechaniku. Stále se dá sehnat v hezkém stavu a s dobrou péčí ještě leccos najezdí.



## Benzinová volba znalců



Jindřich Topol, AAA Auto

První generace šestky na bazarovém trhu moc dobrý dojem nezanechala, bylo to sice velmi dobře jezdící auto, avšak koroze pronásleduje v nočních mřácích některé její bývalé majitele možná dodnes.

Nástupce to kvůli tomu měl těžké, obnovit ztracenou důvěru se podařilo až o další generaci později. Za horší prodejní výsledky druhé generace však mohla i nastupující hospodářská krize, která se začala rozjíždět krátce po uvedení modelu na trh. V bazarech teď po letech platí coby předkrizové poctivě dimenzovaná technika za nedostatkové zboží, a to hlavně s vyhlášenými benzinovými motory. Zážehové motorizace si mohou dovolit být i o 30 000 Kč dražší, a stejně se vždy prodají rychleji než diesely. To ale nebývá u japonských ojetin nic neobvyklého. Cena zachovalé benzinové šestky se donedávna držela okolo čtvrt milionu, dnes už ji tlačí dolů třetí generace, jejíž nejstarší kusy padají pod tři sta tisíc. Coby tip na jízdné zážitek a zároveň spolehlivou ojetinu mazda obtoji. Škoda jen, že už nedostala ostřejší verzi MPS.

Mazda 6 představená na podzim 2007 je pozoruhodné auto, názorně vykreslující vrchol stoleté éry motorismu, kdy ještě technický vývoj sledoval přání zákazníka. Proti předchůdkyni šestka povyrostatla, zvětšila prostor pro cestující, podstatně zvýšila tuhost karoserie, přičemž se jí povedlo trochu zhubnout, a aerodynamiku vyhladila ke špičkovému koeficientu 0,27. Spotřeba klesla, přitom uvnitř bylo opravdu hodně místa a výborné jízdní vlastnosti se opíraly nejen o tuhost karoserie, ale i o lichoběžníkovou přední nápravu s nádherně pracující geometrií.

Dnešní šestka sice došla v reálné efektivitě ještě dál, ale pod tlakem legislativních absurdit to dělá na úkor uživatele. Aerodynamiku nahání tísnivě nízkou střechou, dále odlehčená konstrukce už nesnižuje provozní hmotnost, ale kompenzuje délkový nárust o 135 mm, z něhož většinu zabírá nekonečná kapota a pletenec výfukových svodů motoru Skyactiv. Korunu všemu nasazuje zkrácené, tedy méně prostorné kombi.

Stará dobrá druhá generace se v bazarech konečně propadá k přijatelným cenám mezi 200 000 a 300 000 Kč. Na sedmi- či desetiletá auta to není

málo. Ale Mazda je drahá značka a dá se říct, že není drahá zbytečně.

## Samé sociální jistoty

Benzinový pohon znamená dokonale klasiku. Atmosférickým motorům už na dnešní dobu chybí pružnost, ale zase nemají čím zlobit. Snad kromě jisté spotřeby oleje, která se může objevit po 100 000 km. Diesel 2.2 MZR-CD si v prvních ročních zkazil jméno vytahaným rozvodovým řetězem, který byl později upraven, a nutností po 60 000 km přetěšňovat vstříkovače. Dnes na něj vzpomínáme v dobrém, protože nic jiného nechce a za běžných

Text: Martin Frei  
martin.frei@cncenter.cz



## V rubrice Bazar

|                                   |                                    |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| <b>SM 24</b><br>Vyšlo 10. 6. 2019 | Automatická převodovka ZF 8HP      |
| <b>SM 25</b><br>Vyšlo 17. 6. 2019 | Rozborka Škody Rapid po 100 000 km |
| <b>SM 26</b>                      | Mazda 6 (GH)                       |
| <b>SM 27</b><br>Vyjde 1. 7. 2019  | Jaguar XJ (X350)                   |

podmínek relativně dobře zvládá i spolupráci s filtrem pevných částic, což se o jeho nástupci Skyactiv říct nedá.

Během let klesly i ceny dílů, které musí zvážít každý sám – přední spodní rameno ze dvaceti tisíc na patnáct, filtr pevných částic ze 62 000 na 47 000 Kč. Zamrzí odbyté drobnosti jako praskající střechní lišty nebo vikláni předních sedaček, jejichž tvar také není obzvlášť propracovaný. U verzí před faceliftem moc nevydržely ani brzdy, které se zlepšily v roce 2010. Výbornou výdrž naopak projevuje klimatizace, která často vydrží deset let bez zásahu.



Protikorozní ochrana poněkud kolísala, je třeba ji hlídat na všech místech



Dlouho chyběla denní svícení, což vedlo kutily k nehezkým kreacím

Palubní deska je rozvržená originálně, a přitom přehledně. Materiály mazda nemachruje, některé jsou tvrdší a lesklé.



Foto Petr Homolka a Svět motorů

## Pár slov o motorech

▲ **1.8 MZR** [1,8 R4 16V, 88 kW, 165 Nm, 2008 až 2012]: Slušný základ bez ambicí na dálniční sprinty. Ještě výrazněji to oplatí pro verzi po faceliftu s delšími převody. V bazaru bývá nejlevnější, také však má chudou výbavu.

▶ **2.0 MZR, 2.0 DISI** [2,0 R4 16V, 108 a 114 kW, 184 a 193 Nm, 2008 až 2012]: Do faceliftu z roku 2010 se vstříkovaním MPI, od tohoto data vstříkovaním přímé. Kupodivu i s ním je motor spolehlivý a netrpí nadměrnou tvorbou karbonu. Dynamicky ale nečekejte zázrak ani u jednoho.

▶ **2.5 MZR** [2,5 R4 16V, 125 kW, 226 Nm, 2008 až 2012]: Pro auto tohoto formátu ideál. Bohužel spolehlivě nejdražší a v bazarech ne moc obvyklý.

▼ **2.0 MZR-CD** [2,0 R4 16V, 103 kW, 330 Nm, 2008]: Dozvuk prvního pokusu Mazdy o moderní diesel s poněkud nedoladěným filtrem pevných částic. Jak levně ho koupíte, tak rychle ho zase budete chtít prodat.

▶ **2.2 MZR-CD** [2,2 R4 16V, 95, 120 a 136 kW, 340, 360 a 400 Nm, 2009-2012]: Dnes ho považujeme za nejméně problematický diesel od Mazdy, ale zpočátku se také dost natrápil s regeneracemi, ředěním oleje naftou i karbonem z netěsností vstříkovačů, což se na zdraví mnoha vozů muselo podepsat. Čím pozdější exemplář koupíte, tím méně rizika podstupujete.

▲ Skvělá volba ▶ Záleží na prioritách ▼ Nebrat

## Ceny – příklady z českých autobazarů

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Nejlevnější:</b> | 95 000 Kč, Wagon 2.2 MZR-CD/136 kW, 2009, 276 000 km |
| <b>Nejdražší:</b>   | 290 000 Kč, Wagon 2.0 DISI/114 kW, 2011, 72 000 km   |
| <b>Náš tip:</b>     | 205 000 Kč, Sedan 1.8 MZR/88 kW, 2010, 84 000 km     |



Zážehová osmnáctistovka je volba jistoty. Dynamikou neohromí, ale bude jezdit, dokud nedojde ropa.

Také liftback dnešní generaci chybí. Spojuje dostatečný objem, skvělý přístup i dobrou aerodynamiku.



## Ceny originálních dílů

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| Přední brzdový kotouč      | 3700 Kč   |
| Přední tlumič pérování     | 4780 Kč   |
| Spodní rameno P            | 14 500 Kč |
| Přední nárazník            | 13 560 Kč |
| Přední blatník             | 6360 Kč   |
| Přední světlomet (halogen) | 12 740 Kč |
| Zadní díl (tlumič) výfuku  | 8870 Kč   |

Složitě tvarovaná před je náročná na spásování po havárii, což usnadňuje identifikaci garážových oprav

## Přednosti a nedostatky

➕ Prostorná kabina  
Velký zavazadlový prostor  
Tři karosářské varianty  
Robustní mechanika  
Provozní spolehlivost  
Výborné jízdní vlastnosti

➖ Měkčí a málo tvarované sedačky  
Omezená pružnost zážehových motorů  
Mírné sklony ke korozi

## Jak šel čas

|      |   |
|------|---|
| 2007 | Premiéra na autosalonu ve Frankfurtu.   |
| 2008 | V lednu příhodná trh s karosieremi sedan, liftback a kombi (Wagon) a motory 1.8 MZR/88 kW 5MT, 2.0 MZR/108 kW 6MT/5AT, 2.5/125 kW 6MT, 2.0 MZR-CD/103 kW 6MT. |
| 2009 | Nový motor 2.2 MZR-CD/95, 120 a 136 kW vždy 6MT.  |
| 2010 | Facelift. Delší převody pro zážehové motory, dosavadní 2.0 MZR nahrazen novým 2.0 DISI/114 kW, diesel dostává úpravy pro plynulejší záběr. Větší brzdy.       |
| 2012 | Na podzim příhod nové generace  |

## Euro NCAP (2009)

Ochrana posádky při nárazu

★★★★★ x bodů

## Servisní rady

Základní servisní interval je stanovený na rok nebo 20 000 km. Kromě epizodního 2.0 MZR-CD mají všechny motory rozvody poháněné řetězem, který u ojetého 2.2 MZR-CD doporučujeme po koupi preventivně zkontrolovat. Tento diesel vyžaduje také každých 60 000 km přetěšnit vstříkovače, u zážehových doporučujeme po 100 000 km vyměnit zapalovací cívky.

## Závady a problémy

### Potíže s regenerací DPF (2.0 MZR-CD):

V prvním roce musel v šestce zaskočit přesluhující diesel z předchozí řady, který si s filtrem moc nerozuměl.

### Natažení rozvodového řetězu (2.2 MZR-CD):

V prvních letech výroby, na většinu vozů v rámci servisní akce vyměněn.

**Podfukování vstříkovačů, nadměrná tvorba karbonu (2.2 MZR-CD):** Doporučení měnit podložky vstříkovačů každých 60 000 km (za cca 3500 Kč) bylo vydáno až dodatečně.

**Spotřeba oleje (zážehové motory po 100 000 km):** Není katastrofální, ale potřebuje sledovat.

**Škubání motorů 2.5 MZR a 2.5 DISI pod plynem:** Častěji než ojedinelé, avšak bez jasné příčiny.

**Krátká životnost brzd:** Zejména do faceliftu v roce 2010.

**Výpadky servořízení za horkého počasí:** Elektronická ochrana systému před přehřátím.

## Hodnocení

|                            |             |
|----------------------------|-------------|
| <b>Komfort:</b>            | <b>2,00</b> |
| <b>Prostornost:</b>        | <b>1,50</b> |
| <b>Dynamika:</b>           | <b>2,00</b> |
| <b>Pohonné jednotky:</b>   | <b>2,00</b> |
| <b>Spolehlivost:</b>       | <b>1,50</b> |
| <b>Servisní náročnost:</b> | <b>1,50</b> |
| <b>Ceny dílů:</b>          | <b>3,00</b> |
| <b>Výsledná známka</b>     | <b>1,93</b> |

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům

Ve tvarování sedadel Mazda nikdy úplně nevyunikala, také šestka je má pojatá spíš jednoduše a čalounění je měkčí. Nabídka prostoru ale uspokojí i dlouhý.