



**Mazda 6 1.8 MZR, 33 000 km, 2009, 215 000 Kč**

**Technické údaje**

Motor:	zážehový čtyřválec DOHC MPI
Zdvihový objem:	1798 cm <sup>3</sup>
Největší výkon:	88 kW při 5500 min <sup>-1</sup>
Největší točivý moment:	165 Nm při 4300 min <sup>-1</sup>
Převodovka:	pětistupňová přímo řazená
Zavazadlový prostor:	510/1702 l
Rozvor náprav:	2725 mm
Vnější rozměry:	4755 x 1795 x 1440 mm
Maximální rychlost:	194 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	11,4 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	6,4 l/100 km

**Nutné investice**

Kompletní brzdy	<b>15 000 Kč</b>
Sada litých kol	<b>20 000 Kč</b>
Oprava a nástřik podlahy	<b>10 000 Kč</b>
<b>Celkem</b>	<b>45 000 Kč</b>

# Předkrizovému koni...

**Lákavou kombinací spolehlivé techniky, nízkého nájezdu a dostupné ceny kalí hojnost karosářských oprav. To je dilema!**

**H**ezká a zachovalá šestka řady GH stále stojí přes 200 000 Kč, výstavní leštěnky ještě o polovinu víc. Když jsme v bazaru AAA Auto našli vůz, který s pouhými 33 000 km na tachometru stál jen 215 000 Kč, tušili jsme, že půjde o kompromis. Leccos naznačovaly už fotky kabiny s plastovým volantem a humpolácká neoriginální kola lezoucí ven z blatníků. Horší bylo, když nás bazar upozornil na řadu přelakovaných dílů. Levná auta nebývají bez šrámů, ale snad v tom někdo neválel sudy?

Zastávka u nezávislého specialisty Miroslava Dufka v Měchenicích vnesla do věci téměř komické světlo. Auto zřejmě patřilo vesnickému lékaři, který se rád kochal krajinou. Tu odřel bok, tu blatník, postupně auto označoval skoro ze všech stran. Nikdy se mu ale nestalo nic vážného. Původní jsou výtzuhy nárazníků, lak na podélnicích i svary dalších nosných dílů.

Nekonečný sled kolizí a ran už zjevně otravoval i místního opraváře, který se ani neobtěžoval karoserii odstrojovat a vyspravené díly lakoval takzvaně

„na prasáka“ – tu s těsněním, tu s plastovou lištou. Po opravě pátých dveří zapomněl zapojit elektriku, takže vnějším pulzním tlačítkem nešel kufr otevřít. „Zvolené postupy si místy říkají o další opravu,“ kroučí hlavou pan Dufek s poukazem na špatně slícovanou prahovou lištu, pod níž se mohou dostávat nečistoty. Víc práce bude s podlahou. „Druhá generace má protikorozní ochranu vyřešenou podstatně lépe než první šestka z roku 2003, ale úměrně věku se její odolnost snižuje,“ dodává zkušený praktik, jemuž těchto auto prošly rukama desítky. Majitel našeho kusu tomu ovšem nejspíš pomohl parkováním v trávě. Nutná prevence vyjde minimálně na 10 000 Kč. Zkušební trasa ostrými zatáčkami nad Měchenicemi ale vrátil Miroslavu Dufkovi úsměv na tvář. „Podvozek skutečně víc než 30 000 km najeto nemá,“ zní jasný posudek mechanického stavu. A jsme u toho. Tady ještě dlouho nebude třeba věnovat péči motoru ani spojce, navíc atmosférické mazdě nikdy neodejde turbo. Přičtete k tomu skvělé řízení, prostornou kabinu – a co lepšího seženete za 215 000 Kč?



Podvozek je mechanicky odolný, vůle nejčastěji vznikají jen v uložení zadního podélného ramene, které lze vyměnit



Přelakované plastové díly a koruze nepůvodních druků prozrazují řemeslně odbyté opravy a nutnost vše v budoucnu hlídat



Auto zřejmě často parkovalo v trávě, vzliánající vlhkost se kromě podvozku podepsala i na podlaze

Kromě ošetření podlahy na příštím majitele čeká obligátní generálka brzd a také pořízení kol se správným zálisem, poněvadž přední lichoběžníková náprava je na špatnou geometrii citlivější než jednoduché vzpěry McPherson. A pak bude mazda dalších deset let už jen jezdit.

**Konkurenti ojeté Mazdy 6**

**Honda Accord**



**Výroba:** 2008 až 2015  
**Popis:** Druhá z japonských netuctových značek dovedla své dílo střední třídy k dokonalosti ve stejné době jako Mazda. Accord je ještě spolehlivější a potěší stejně vyspělým i odolným podvozkem. I u něj je ale jistější volbou benzin, diesel umí zazlobit, v zimě špatně topí a také už mívá svoje najeto. Karoserie nerezaví, je ovšem méně prostorná a praktická.

**Alfa Romeo 159**



**Výroba:** 2006 až 2011  
**Popis:** Volba mimo hlavní proud, italský švih, zajímavé pořizovací ceny a v rozporu s lidovým míněním i velmi slušná mechanická spolehlivost. Zejména u dieselů 1,9 a 2,0l, případně jednoduchého, ale líného benzínu 1.8 16V. Ostatní motory ale raději nechte být a počítejte s vyššími cenami servisu i dílů. Počínaje třeba pneumatikami s vysokým váhovým indexem.