



Zapomeňte na školu



„Koroze se ale může objevit na podvozku. Ač pouze povrchová, přesto doporučuji to neignorovat,“ vysvětluje Dufek.

Sasi Mazda 5 se podobá trojce: vpředu modifikovaný McPherson, vzadu čtyřprvková náprava. A zatímco v originálu koupíte přední rameno pouze vcelku za nijak příznivých 9062 korun včetně daně, v náhradách seženete jak obě uložení, tak spodní čep. Nezávislí prodejci náhradních dílů překvapivě nabízejí také některé komponenty zadní nápravy. Jmenovitě všechna tři příčná ramena a několik silentbloků.

„Podvozek Mazdy 5 platí za odolný. Jeho největší slabinou jsou zadní tlumiče. Běžně bývají vytekly po ujetí 100 000 km, a je jedno, zda jde o originály nebo druho-výrobu,“ říká Dufek. Za originální zadní tlumiče dáte 2844 korun. „V minulosti se také příliš nepovedlo zadní uložení spodního ramene přední nápravy. Ještě během produkce ale bylo nahrazeno modifikovaným, které už nezlobí,“ dodává Dufek.

Jednou tak, podruhé jinak

Ač se původní Mazda 5 prodávala s více pohonnými jednotkami, na trhu ojetin převažuje vznětový dvoulitr. Jedná se o další evoluci motorů řady RF Turbo. Na rozdíl od zážehových jednotek tady musíte věnovat pozornost rozvodům, jež pohání ozubený řemen. „Sada rozvodů vychází v originálu na nějakých 6000 korun, s vodní pumpou na dvanáct. To každý není ochotný vydat, takže se mnoho uživatelů spokojí s druho-výrobu. Tady pozor, aby nebyla příliš levná. V takovém případě by to mohlo znamenat, že pochází z Polska. A s tím nemáme dobré zkušenosti,“ radí Dufek. „Kvalitní druho-výroba je ale bezproblémová,“ dodává. „Pokud koupíte diesellovou pětku s původními rozvody, bude jejich výměna levnější. V tomto případě se mění pouze řemen a napínák. Až ve druhém – to znamená po 240 000 km – přicházejí na řadu také vodící kladky a vodní pumpa,“ říká Dufek. „Napínák je tady hydraulický, přičemž na rozdíl od některých starších motorů Mazdy (třeba 1.8 V6, o němž jsme psali minule) jej nelze použít opakovaně. Aby automobilka zamezila jeho selhání, začala v průběhu produkce doporučovat dodatečnou montáž podložky,“ vypráví Dufek. „Je to na základě technického přípisu. Možná proto tuto podložku nenajdete v originálním katalogu náhradních dílů. U zástupce Mazdy ale objednat jde,“ dodává Miroslav Dufek.

Pětka je u Mazdy vyhrazena třídě kompaktních MPV. Po praktické i jízdní stránce je bez výhrad, po motorické jak se to vezme. Minimálně diesel berte jen s úplnou servisní historií.

Filtr může zkazit radost



Jindřich Topol,
AAA Auto Praha

Díky posuvným zadním dveřím je Mazda 5 zajímavou alternativou k francouzským či německým kompaktním MPV [Renault Scénic nebo Focus C-Max]. Proti nim bývá o něco dražší, byť se její ceny v poslední době už dostávají do lákavých mezí

[začínají zhruba od 110 000 Kč]. Přednostmi jsou líbivý vzhled, dynamické motory a velmi dobré jízdní vlastnosti. Podvozek vycházející z kompaktní trojky však trpí vyšší hmotností vozu a zejména zadní náprava může vyžadovat investice častěji, než je obvyklé. Alespoň že na rozdíl od trojky či šestky se tolik nemluví o sklonu ke korozi. Většina ojetin na českém trhu je osazena naftovým dvoulitrem známým z Mazdy 6. Jede solidně, avšak majitelé může zkazit radost ucpaným filtrem pevných částic [jehož časté regenerace navíc ředí olej naftou] a drahými vstříkovači Denso [nyní se již našťástí konečně dají repasovat]. Zážehové motory s řetězovými rozvody jsou bezproblémové, ideál představuje osmnáctistovka známá i z fordů. Kvůli drahému seřizování ventilačních vůlí však nejsou příliš vhodné k přestavbě na LPG.

Pohledný vůz technicky vychází z kompaktní Mazdy 3. Na rozdíl od přímých konkurentů evropské proveniencí však nebyl jeho obchodní úspěch tak výrazný. Přitom z pohledu uživatele má Mazda 5 jen samé klady. Třeba druhý pár dveří lze vždy posouvat, ve vrcholné verzi GTA dokonce elektromechanicky. Dále máte k dispozici sedm míst, přičemž třetí řadu lze zaklopit do podlahy zavazadelníku, takže tolik neomezuje přepravní kapacitu vozu.

Rezne, ale méně

První generace Mazdy 3 a 6 proslula skvělými jízdními vlastnostmi, leč také výraznými sklony ke korozi. Klidně už po dvou třech letech se začaly objevovat puchýřky na lemech zadních blatníků. „Pětka na tom ohledně koroze není tak špatně jako modely 3 a 6,“ říká Miroslav Dufek, specialista na mazdy v Měchenicích poblíž Prahy. „Obávané lemy zadních blatníků jsem na pětce zatím neřešil, a to mi jich sem jezdí spousta,“ dodává.



Palubní deska je přehledná. Dvouzónová klimatizace ale chybí i u druhé generace. Ovládání palubního počítače pod displejem není úplně šťastné.

INZERCE

WWW. **CR**TUNING.CZ

Zvyšování výkonu motorů.
Značkový chiptuning a přídatné řídicí jednotky.
Umíme vše r.v. 2000 až 2014! **INFOLINKA 602 813 114**

227982/39



V rubrice Bazar

SM 36	Peugeot 508
Vyšlo 1. 9. 2014	
SM 37	Mazda MX-3
Vyšlo 8. 9. 2014	
SM 38	Mazda 5
SM 39	Volkswagen Scirocco
Vyjde 22. 9. 2014	

Druhá dějství

Od roku 2010 je v nabídce druhá generace. Alespoň tak ji výrobce nazývá. K tomu ale dodává, že vůz není od základu nový, pouze výrazně zlepšený. Co si pod tím představit? Třeba další zvýšení už tak skvělé pasivní bezpečnosti. Sloupky B či dveře jsou nově vyztuženy a v oblasti sloupků B i D najdete výtahu o větším průřezu. Nová je palubní deska, což platí také o výstroji.

A zatímco zážehová jednotka 1.8 pokračuje i tady, dvoulitr byl nahrazen přímovstříkovou verzí. „Jde o stejné řešení, jaké známe z motoru 2.3 DISI Turbo,“ říká Dufek. „Agregát zatím pracuje bez problémů. Dokonce ani spotřebu oleje zatím neregistrujeme,“ dodává.

V roce 2011 přišel nový diesel 1.6 MZ-CD z produkce PSA/Ford, plnicí Euro 5. Filtr pevných částí má také. „Zkušenosti s ním však zatím moc nemáme,“ uzavírá povídání Miroslav Dufek. Dle příkladů odjinud ale není bezproblémový.



Rozvody 2.0 MZR-CD vyžadují pozornost po ujetí 120 000 km nebo šesti letech



Po 80 000 km je třeba kontrolovat ventilovou vůli. To tady není úplně jednoduché.

Hodnocení

Komfort:	1,75
Prostornost:	1,25
Dynamika:	2,25
Pohonné jednotky:	2,00
Spolehlivost:	2,00
Servisní náročnost:	2,25
Ceny a nabídka dílů:	2,50
Výsledná známka	2,00

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

Pár slov o motorech

1.8/2.0 MZR (1.8 R4 16V, 85 kW, 165 N.m, od 2005 / 2.0 R4 16V, 107 kW, 185 N.m, 2005-2010). Zážehové jednotky série L jsou základními motorizacemi Mazdy 5. Jsou považovány za spolehlivé a dostatečně výkonné, což platí zejména pro dvoulitr. Snad jen občas zvýšená spotřeba oleje jim trochu kazí reputaci. Pozor na přestavby na LPG. Těm se v každém případě vyhněte. Od roku 2006 motory plní přísnější emisní normu. Dvoulitr má od té doby šestistupňovou převodovku.

2.0 MZR DISI (2.0 R4, 16V, 110 kW, 191 N.m, od 2010): V rámci příchodu druhé generace byl původní dvoulitr nahrazen přímovstříkovou verzí. To umožnilo zvýšit kompresní poměr z 10,8:1 na 11,5:1. V porovnání se starším dvoulitrem je subjektivně vnímaná dynamika o špetku nižší, objektivně stejná. Kladem je originální systém stop-start. Na rozdíl od starších sourozenců zatím netrpí zvýšenou spotřebou oleje. Otázkou je, jak tomu bude do budoucna.

2.0 MZR-CD (2.0 R4, 16V, 81/105 kW, 310/360 N.m, 2005-2010): Vznětový dvoulitr z řady RF Turbo je vlastní konstrukcí Mazdy. Na rozdíl od zážehových motorů u něj musíte měnit rozvodový řemen, navíc se nikdy neobešel bez filtru pevných částic. Ani common rail Denso není vždy spolehlivý. Pokud ale chcete původní pětku a trváte na dieselu, beztak jinou možnost nemáte. Požadujte úplnou servisní historii.

1.6 MZ-CD (1.6 R4, 8V, 85 kW, 270 N.m, od 2011): Druhá generace pětky byla původně nabízena pouze se zážehovými motory. Čekalo se na nový diesel, který by splnil normu Euro 5. To dokázal vlastní motor 2.2 MZR-CD, který se však pod kapotu pětky nedostal, ačkoliv v trojce či šestce byl normálně nabízen. Touhu po dieselovém MPV automobilka uspokojila až v roce 2011. Role se zhostil výrazně konstruktivně inovovaný vznětový motor 1.6 z vývoje PSA/Fordu. Bohužel tvar olejové vany se nezměnil, takže i nadále tvoří karbon.

▲ Skvělá volba ► Záleží na prioritách ▼ Nebrat

Ceny – příklady z českých bazarů

Nejlevnější:	109 000 Kč, 1.8 MZR, 2005, 156 000 km
Nejdražší:	358 000 Kč, 1.6 MZ-CD, 2012, 80 000 km
Náš tip:	testovaný vůz



Variabilita kabiny je velkou předností tohoto MPV. Také sedm míst je v sérii. Ve třetí řadě sedadel by však chtěl delší čas trávit asi málokdo.



Plastový kryt drží na třech šroubech. Na protihlukovém krytu kapoty si v tomto případě již smlsly kuny. Zřejmě jim mazdy chutnají, neboť servisy řeší jejich útok poměrně často.

Přednosti a nedostatky

- +** Vynikající variabilita kabiny
Sedm míst
Zážehové motory s rozvodovým řetězem
Výborné jízdní vlastnosti
Elektronická servisní knížka
- Dražší originální náhradní díly
Diesely výhradně s DPF
Pouze jednozónová klimatizace
Jen průměrná antikoroční ochrana
Nevhodné na LPG

Jak šel čas

- 2005:** Představení vozu jako náhrada modelu Premacy. Zážehové motory 1.8 MZR a 2.0 MZR. Vznětový 2.0 MZR-CD ve dvou výkonových provedeních a vždy s DPF a šestistupňovými převodovkami.
- 2006:** Technická modernizace. Motor 2.0 MZR dostal elektromechanickou škrtkovou klapku, proměnné časování sací strany rozvodu S-VT a šestistupňovou ruční převodovku.
- 2007:** Vzhledová modernizace vozu. Inovované nárazníky. Nové přední a zadní světlivny.
- 2010:** Výrazná modernizace vozu. Mazda ji uvedla jako novou generaci CW.
- 2011:** V roce 2011 přišel nový diesel 1.6 MZ-CD z produkce PSA/Fordu, plnicí Euro 5.

Euro NCAP (2005)

Ochrana posádky při nárazu



33 bodů

Závady a problémy

Předčasně opotřeбенé pneumatiky: Zkušenosti ukazují, že to platí zejména při použití pláště Dunlop SP Sport.

Vůle ve spojovacích tyčích: U více ojetých exemplářů.

Koroze karoserie: Mazda 5 rezne výrazně méně než původní trojka a šestka. Rez je tak spíše povrchová na podvozku.

Ředění oleje naftou: Motor 2.0 MZR-CD vinou regenerace filtru pevných částic [viz text].

Zanesený filtr pevných částic: Motor 2.0 MZR-CD.

Netěsné podložky pod vstříkovači: Motor 2.0 MZR-CD. Pokud se to neřeší, vyústí to až v totální zakarboňování motoru.

Selhání rozvodů: Motor 2.0 MZR-CD. Nutné je používat kvalitní díly, možno i z druhovýroby.

Vadné vstříkovače common railu Denso: 2.0 MZR-CD. Jeden vstříkovač vyjde u specialisty zhruba na 7000 korun.

Tekoucí zadní tlumiče: Jediná opravdu výraznější bolest podvozku. Zpravidla nepřežijí 100 000 km. A je jedno, zda použijete originální či druhovýrobu.

Zvýšená spotřeba oleje: Zážehové motory MZR. Novější 2.0 DISI olej zatím kupodivu „nežere“.

Servisní rady

Všechny zážehové motory mají rozvodový řetěz. Vznětový motor 2.0 MZR-CD vyžaduje výměnu rozvodů po 120 000 km nebo 72 měsících. Podobně vznětový 1.6 MZ-CD má řemen. V jeho případě je interval výměny 200 000 km nebo 120 měsíců. Olej se mění po 20 000 km nebo po roce. Odborníci ale doporučují zkrátit interval výměny u dieselů na 10 000 km nebo rok. Zážehové motory vyžadují olej SAE 5W-30, ACEA A3, vznětové výhradně SAE 5W-30, ACEA C1.

