

# Vášeň i věrnost

K řídicí nírvané není třeba víc než volant, motor, čtyři kola a nízké těžiště. Osvědčený recept skoro všichni zapomněli – kromě Mazdy, která k němu přidává tradiční spolehlivost.



## V rubrice Bazar

<b>SM 29</b> Vyšlo 16. 7. 2018	Mercedes-Benz třídy S [W 140]
<b>SM 30</b> Vyšlo 23. 7. 2018	Seat Leon III
<b>SM 31</b>	<b>Mazda MX-5</b>
<b>SM 32</b> Vyjde 6. 8. 2018	Fiat Ducato / Peugeot Expert / Citroën Jumper – osobní verze

## Stále bezkonkurenční



Jindřich Topol,  
AAA Auto Praha

Třetí generace Mazdy MX-5 se dá v německých bazarech najít už i pod 150 000 korun a v této cenové a věkové relaci asi lepší zdroj řídicí radosti s nebem nad hlavou nenajdete. Nápadně levné kusy

pochoptelně skoro vždy ukrývají nějaké nepříjemné překvapení, a to buď prodělanou havárii, nebo ještě častěji více, či méně skrytou korozi. Při uvedení před 13 lety generace NC mezi nadšenci zpočátku příliš nadšení nezbudila, oproti předchůdcům byla kritizována za vyšší hmotnost, oteklější tvary a ztrátu dřívější bezprostřednosti. Jenže jak šel čas, řídicíky zajímavých aut na trhu rozhodně nepřibývalo a s odstupem let je nyní NC uznáváno coby velmi zajímavá koupě. Vyhledávanější (a tudíž dražší) je svižnější dvoulitrová verze, za kterou si oproti osmnáctistovce připlátíte i 50 000 Kč.

### Jsem tady tak sám...

Jelikož přítom šlo o šikovnou skladačku velkosériových dílů odjinud, vyšla příznivě i cena. Jen díky tomu

dokázala Mazda fanoušky ceněný, nicméně tržně okrajový model udržet až do dneška.

Pomáhá i slabá konkurence – podobné auto v nabídce ostatních velkých značek dlouho chybělo. Porsche Boxster i BMW 4 jsou daleko dražší, složitější a jako ojetiny servisně náročnější, mechanicky jednoduché Audi TT má přední pohon a těžký čumák. Nejblíže se atletické myšlenky přiblížila dvojice Toyota GT86 a Subaru BRZ. Ta se ale objevila až v roce 2012, takže ji v bazaru jen málokdy pořídíte pod půl milionu.

### Podvozek od většího bráchy

Naproti tomu třetí generace Mazdy MX-5 s typovým označením NC, vyráběná od podzimu 2005, se dá koupit už

pod 200 000 Kč, což může lákat i spouštědaného českého občana s běžným platem. Samozřejmě pokud nepotřebuje jezdit pravidelně dále a převážet hodně věcí. U nás jsou nejčastější majiteli MX-5 lidé se služebním autem, na Západě jde obvykle o letní či nedělní vůz. Tomu také odpovídá běžné opotřebení a kilometrový nájezd, takže není důvod obávat se ani nejstarších ročníků.

Navic mechanicky předimenzovaný podvozek, v této generaci sdílený s těžším modelem RX-8, vydrží bez vřlů 200 000 km. S léty je třeba dát pozor na korozi, i když riziko je zde menší než u prvních dvou generací. S elektrickou neměla Mazda problém snad nikdy, a tak zbývá jediný strašák, ke kterému se dostaneme na stránce 30.



Foto Svět motorů

## Hodnocení

Komfort:	3,00
Prostornost:	4,00
Dynamika:	2,50
Pohonné jednotky:	3,00
Spolehlivost:	2,00
Kvalita:	1,50
Servisní náročnost:	1,50
Ceny a nabídka dílů:	3,00
<b>Výsledná známka</b>	<b>2,56</b>

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

Stará dobrá jednoduchost. Všechno je přehledné a snadno dostupné, jen místa je méně. Při řazení trojky si občas omylem zapnete vnitřní cirkulaci vzduchu.



**Text: Martin Frei**  
martin.frei@cncenter.cz



## Pár slov o motorech

▶ **1.8 MZR (1.8 R4 16V, 93 kW, 167 Nm, 2005-2014):**  
Solidní základ, kterému ve srovnání s dnešními přeplňovanými zvyklostmi chybí trochu pružnosti, ale vzhledem k hmotnosti vozu stačí. V hezkém stavu určitě lepší volba než zanedbaný dvoulitr.

▲ **2.0 MZR (2.0 R4 16V, 118 kW, 198 Nm, 2005-2014):**  
U atmosférického motoru hraje každý newtonmetr roli, takže rozdíl tu objektivně je. Výhodou je šestistupňová převodovka – zpočátku volitelná, později standardní –, se kterou je spojený také samosvorný diferenciál. Dostupný je také automat, s nímž ale celá věc ztrácí výhodu dokonalé poslušnosti.

▲ Skvělá volba ▶ Záleží na prioritách ▼ Nebrat



Hliníkový čtyřválec zasunutý téměř pod palubní desku přispívá k ideálnímu rozložení hmotnosti na nápravu



Sedadla jsou příjemně tuhá a dobře podrží i v zatáčkách. Vystouplé bočnice se ale o to snáz odřou při atleticky náročném vystupování.

## Ceny – příklady z českých bazarů

**Nejlevnější:** 159 900 Kč, 1.8 MZR, 2006, 144 000 km

**Nejdražší:** 450 000 Kč, 2.0 MZR, 2013, 38 000 km

**Náš tip:** testovaný vůz

## Kde může rezavět

Kritická místa najdeme hlavně na podlaze, která z výroby nebyla ošetřena dost důkladně, a samotný výrobce později doporučil **dodatečné nástřiky**. Kritickým místem jsou zadní svary prahů (**zde nejzášší stádium**), nosníky za zadními koly a prostor pod kufrem. Dále se může drobná rez objevit **na příčce okna** předních dveří a kolem **lampiček zadní RZ**.



U ojetiny zkontrolujte, zda nezatéká kolem skládací střešky do kabiny. Výrobce odtokové kanálky upravil a u starších vozů vyměnil v rámci servisní akce.



## Jak šel čas

**2005:** V březnu představení na autosalonu v Ženevě. V říjnu začátek prodeje s tradiční skládací plátěnou střeškou. Motory 1.8 MZR/93 kW MAN5 a 2.0 MZR/118 kW MAN5, ve sportovních verzích MAN6, volitelné AT6.

**2006:** Doplněna verze s pevnou, elektricky skládací střeškou.

**2008:** V září představení faceliftu na autosalonu v Paříži. Úpravy motorů, vyšší dosažitelné otáčky, nižší spotřeba oleje. Přeprogramovaný podvozek se sníženou světlostí a harmoničtější odpružením.

**2012:** Na podzim další vzhledové úpravy, nová příď s vystřelovací kapotou kvůli ochraně chodců. Motor 2.0 MZR standardně MAN 6.

**2014:** Na podzim představení nové generace ND, která se začala prodávat na jaře 2015.

## Přednosti a nedostatky

**+** Ryzí řídicí zážitek  
Vyborné jízdní vlastnosti  
Provozní spolehlivost  
Příznivé ceny ojetin

**-** Spotřeba oleje, riziko zadření  
Sklon ke korozi  
Slabší pružnost motorů

## Závady a problémy

**Spotřeba oleje:** Více v textu  
**Zatékání do kabiny:** U prvních ročníků kanálky kolem skládací střešky. Provéřte, zda vůz prodělal servisní akci a sledujte koberce za sedadly.

**Koroze karoserie:** Zejména u starších ročníků v zadní části podlahy. Výrobce i nezávislí specialisté doporučují ochranné nástřiky.

## Servisní rady

Motory MZR používají bezúdržbový rozvodový řetěz a ventilové vůle mají vymezené napevno přesnými zdvihátky. Výměna motorového oleje je předepsána po 20 000 km, což i vzhledem k obvyklé spotřebě oleje doporučujeme zkrátit na polovinu. Výměna oleje v manuálních převodovkách a zadním diferenciálu je předepsána po 100 000 km, u samočinné převodovky doporučujeme zkrátit na 60 000 km.

## Ceny originálních dílů

Přední tlumič pérování	4300 Kč
Přední spodní rameno	9000 Kč
Přední brzdový kotouč	3200 Kč
Přední světlomet	9200 Kč
Přední nárazník	16 500 Kč
Spojková sada + ložisko	11 700 Kč
Zadní díl (tlumič) výfuku	14 300 Kč

Skládání plátěné střešky je geniálně jednoduché, během pár vteřin jde i nasadit. Verze s elektrickou pevnou střeškou netřeba hledat.

