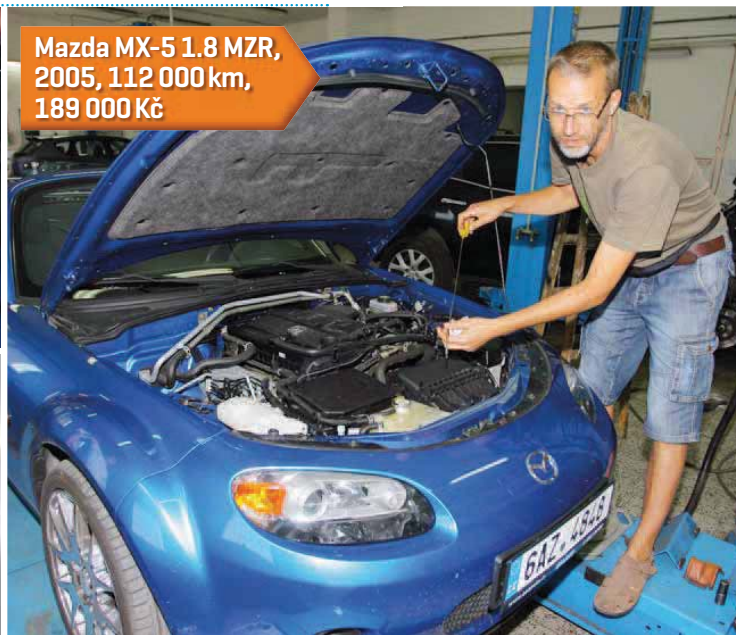




Mazda MX-5 1.8 MZR,  
2005, 112 000 km,  
189 000 Kč



Složitá a kompletně hliníková náprava vydrží překvapivě dost. Je dimenzovaná na těžší model RX-8.



Na rez si lze zadělat i špatnou montáží zahrádky na víko kufru. Je citlivá na přesnost a na zárubeň by měly přijít ochranné fólie.

# Většina dojede na olej

Přestože jinou velkou slabost nemá, tahle jediná ji může zahubit – pro motory MZR typická spotřeba oleje.

## Nutné investice

Výměna motorového oleje a filtrů: **2300 Kč**  
Výměna oleje v převodovce a diferenciálu: **2500 Kč**  
Proplach a výměna brzdové kapaliny: **1000 Kč**  
Celkem: **5800 Kč**

**P**o nástupu nové generace v roce 2015 mají někteří majitelé MX-5 důvod svůj poklad prodat, a tak se generace NC v bazarech objevuje častěji. Náš kus dovezený z Německa zaujal ideálním poměrem ceny a ujetých kilometrů. Smířit jsme se museli s poněkud lacině působícími tuningovými koly lezoucími z blatníků a do extrémního snížením podvozku.

Slabší pružnost motoru lze brát jako výzvu. Abyste byli s MX-5 rychlí, musíte se opravdu snažit. U cestovního auta bychom to považovali za nevýhodu, tady jde naopak o klíčový důvod, proč se MX-5 nikdy nikomu neomrzí. Také snížený podvozek přináší adrenalin

navíc – české rigoly a kanály je třeba důkladně objíždět, jinak hrozí poškození spodku.

Pro řadu majitelů jde ovšem o další koníček. Na internetových fórech najdeme nekonečné diskuse, zda je standardní podvozek dost dobrý (a to včetně továrních snížených), která z druhových variant je rychlejší na okruhu a která pohodlnější na okresce. Něco na tom asi bude, protože sám výrobce při faceliftu podvozek o něco snížil a přitvrdil, změnil přitom i geometrii přední nápravy a zostřil odezvu řízení.

Neméně důležitou změnou spojenou s faceliftem je snížení spotřeby oleje díky úpravám pístů. Přesto zájemcům

## Základní technické údaje

Motor:	zážehový atmosférický čtyřválec
Zdvihový objem:	1798 cm <sup>3</sup>
Největší výkon:	93 kW při 6500 min <sup>-1</sup>
Největší točivý moment:	167 Nm při 4500 min <sup>-1</sup>
Převodovka:	pětistupňová manuální
Zavazadlový prostor:	150 l
Rozvor náprav:	2330 mm
Vnější rozměry:	4020 x 1720 x 1245 mm
Maximální rychlost:	196 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	9,6 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	7,3 l/100 km

doporučujeme maximální ostrážitost a udržování hladiny blízko maxima. „Tyto motory mírnou spotřebou oleje jednoznačně trpí, je to nejčastější příčina jejich zadření,“ potvrzuje nezávislý specialista Miroslav Dufek ve středocheských Měchenicích. A dodává, že interval 20 000 km je na ně příliš dlouhý.

U sportovní MX-5 je celá věc umocněná tím, že rychlé projíždění zatáček působí odlévání maziva ke straně. Olejová vana má přitom stejné vnitřní uspořádání jako cestovní modely a chybějí v ní výrazné přepážky. Náš vůz ukázal celou pravdu velmi rychle. Přestože značkový servis před 20 000 km vyměnil náplň předepsané kvality, na měrce už byla poslední kapka. Jedno odpoledne na okruhu by mohlo motor v tomto stavu dodělat.

Německý dealer vůz pachtivě udržoval ochrannými nástřiky. Jak ale ukazuje netknutý plech za zadním blatníkem, auto vůbec nejezdilo v zimě.



## Konkurenti ojeté Mazdy MX-5

### BMW Z4



**Výroba:** 2003-2009  
**Popis:** Dražší, složitější, ale také prestižnější radost s nebem nad hlavou představuje BMW Z4. Větší a těžší než mazda, proto hledejte šestiválec 2,5i. I zde pozor na spotřebu oleje a také na nesouměrné sjíždění pneumatik následkem vůli v podvozku. Velmi drahé mohou být poruchy elektricky skládané střechy.

### Audi TT Roadster



**Výroba:** 2006-2014  
**Popis:** Patří sem, nebo nepatří? Předpoklad s agregátem napříč před nápravou nikdy nedosáhne přímočaré hřavosti vozů vyvážených 50:50. Na druhou stranu kompaktní a obratná je dost. Sklonky ke korozi netrpí, riziko spotřeby oleje je ale u silnějších motorů TSI ještě vážnější než u mazdy. Ostatně když už audi, proč ne rovnou diesel?