



Foto David Rajdl

# Když olej žaluje



**Ojetá benzinová Mazda CX-7 ukazuje, jak rychle stárnou sportovní auta. Leccos prozradí už mizející olej.**

**K**dyž nové auto stálo přes osm set tisíc a ojeté vyjde jen dvě stě, bude asi potřeba sáhnout na kdeco. Už ve vratech bazaru máme jasno o tlumičích a řazení. Podvozek se místo pevného klusu jen nemotorně převaluje a páka jako by tahala za návnadu ve žraločích zubech. Ani motoru se do čtyř tisíc otáček moc nechce do práce, jako novou jsme mazdu znali čipernější.

Jestli jde o dobrý tip ke koupi, na to se jedeme zeptat Miroslava Dufka, jehož servisem v Měchenicích u Prahy prošly těchto vozů desítky. Krátká projížďka vede k závěru o řazení – na vině je nejspíš spojka s unaveným dvouhmotovým setrvačnickem. „Teprve po její výměně se ale ukáže, jestli už nejsou vůle i v samotné převodovce,“ dodává Dufek a upozorňuje, že příliš časté prohánění na plný plyn se může podepsat i na jejich ložiskách. V dílně auto prohlédneme zespoda a kromě

typicky orezlé podlahy naši pozornost upoutává skříní rozdělovací převodovky. „Olej v ní musíte hlídat, protože ho tam není moc. Jakýkoli únik je potřeba neodkladně řešit,“ vysvětluje Dufek. Náš kus ovšem vypadá, jako by se v oleji celý koupal – teče z něho evidentně už hezky dlouho. Tření s nedostatkem oleje přitom pro každé soukolí znamená sebevraždu. Typického tukání pod plným plynem jsme se našťásti nedočkali, svědčilo by o ulámaných zubech.

Spektrum závad, kterými umí vytestat motor 2.3 DISI po letech jakékoli jiné než špičkové údržby, odpovídá jeho mimořádné dynamice. Proto nás už předem zajímalo, na jaké nápadné příznaky dát pozor. Miroslav Dufek nám poradil zkontrolovat hladinu oleje, pak motor projet deset nebo dvacet kilometrů ve vysokých otáčkách a hladinu prověřit znovu. Skoro mu nevěříme, že by se viditelný úbytek projevil na tak krátké vzdálenosti, a tak pro jistotu jedeme celou cestu do Měchenic na trojku. Výsledku se nestačíme divit: měrka už ukazuje úplné minimum.

„To se vám povedl skutečně zátěžový test,“ usmívá se uznale Dufek. Vyhledky budoucího majitele ovšem k smíchu nejsou. Vysoká spotřeba oleje

svědčí o celkovém opotřebení motoru. Co všechno je už vážně zasaženo, to by potvrdila jen kompletní rozborka. Když k tomu přičteme nejistý stav hlavní i rozdělovací převodovky, čekají na někoho investice podstatně převyšující výměnu spojky, tlumičů, brzd a pneumatik.



Do předního ramene někdo bez zajištění nalisoval nový čep, což je trochu o ústa



Časování ventilů trpí špatným olejem, nahromaděný tlak rozlomí unašeč hřídele

## Technické údaje

Motor:	atmosférický zážehový čtyřválec
Zdvihový objem:	2260 cm <sup>3</sup>
Největší výkon:	191 kW při 5500 ot./min
Největší točivý moment:	380 N.m při 3000 ot./min
Převodovka:	šestistupňová přímo řazená
Zavazadlový prostor:	455/774 l
Rozvor náprav:	2750 mm
Vnější rozměry:	4680 x 1870 x 1645 mm
Maximální rychlost:	210 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	8,0 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	10,2 l/100 km

## Ceny originálních dílů

Díl	Cena
Přední brzdový kotouč	3826 Kč
Přední tlumič pérování	4561 Kč
Přední rameno	7736 Kč
Spojka včetně setrvačnicku	34 400 Kč
Zadní díl (tlumič) výfuku	13 736 Kč
Přední světlomet (xenon)	20 256 Kč
Přední nárazník	11 508 Kč



Se zadní nápravou, spojkou ani diferenciací-lem žádná pravidelná potíže nejsou



Z transferu uniká olej. Kdo to neřeší takhle dlouho, koleduje si o nový za sto tisíc.



Korozí napadá i důležitá místa uchycení podvozku, nepadcejte prevenci

## Nutné investice

- Spojka: 35 000 Kč
- Tlumiče: 17 000 Kč
- Brzdy: 13 000 Kč
- Pneumatiky: 16 000 Kč
- Motor a převodovka: podle situace
- Celkem nejméně 81 000 Kč**

## Konkurenti ojeté Mazdy CX-7

### Audi Q5



**Výroba:** Od 2008  
**Popis:** Audi nerezaví, ale zážehové čtyřválcové mohou žrát olej už jako nové, trápí je kolapsy rozvodových řetězů a drahé závady se objevují i na převodovkách DSG. Dieslové šestiválce postihovaly defekty vstříkávání vedoucí až k propálení pístů. Skromnou jistotou je 2.0 TDI s manuálem.

### Volvo XC60



**Výroba:** Od 2008  
**Popis:** Proti mazdě nabízí volvo méně sportovní jiskry, ale srovnatelný jízdní komfort. Robustnost motorů a podvozku odpovídá očekáváním, automaty ale kolabují vlastními vadami i vinou léta nevyměňovaného oleje. Diesely do roku 2010 trpěly obtížnými regeneracemi DPF, novější mají vyšší spotřebu.