

Mazda 5 2.0 MZR-CD, 2010,
143 000 km, 230 000 Kč



Na dlouhé štreky

I v ojetém stavu je japonské MPV rodinným ideálem. Koupí dieselu si ale dobře rozmyslete.

Zapůjčená Mazda 5 byla vyrobena v roce 2010. To znamená, že slo o jeden z posledních kusů první generace. Jako nová byla prodána v Německu. Spolu s premiérou recenzovaného modelu byla u všech hirošimských vozů zavedena elektronická servisní knížka. To představuje pro kupujícího obrovskou výhodu, neboť její zásluhou je minulost ojetin o poznání jasnější.

Známost slabinou testovaného motoru je filtr pevných částic. A bohužel se mu tady nevyhnete. „Základem je používat správný olej. Tím je ten splňující nejen normu SAE 5W-30, nýbrž zejména ACEA C,“ říká Dufek. „Pro uživatele je velmi důležitý neobvyklý symbol na olejové měrce. Na ní kromě rysky maxima a minima najde také značku X. Pokud k ní olej dostoupá, musí se neprodleně vyměnit,“ vysvětluje Dufek.

„Regenerace filtru se tady děje dodatečnou dávkou nafty, která následně olej ředí. Pokud regenerace filtru opakovaně neproběhne, přejde motor do nouzového režimu,“ dodává Dufek. „Pak je jedinou možností udělat nucenou regeneraci diagnostikou. Aby se filtr vypálil,

je třeba jezdit dlouhé trasy. Kdo dieselovou pětku používá převážně na vození dětí do školky či nákupy, tomu velice doporučuji nucenou regeneraci při každém druhém servisu. U nás to vyjde na 1150 korun bez daně,“ radí Miroslav Dufek. Pokud je již filtr zanesený tak, že nelze vypálit ani nucenou regenerací, nezbyvá než jej vyměnit. „A na nový si připravte 70 000 korun, starší funkční podle stavu vyjde na patnáct až třicet tisíc korun,“ dodává Dufek.

Když opomeneme problémy common railu Denso, související také s kvalitou tankovaného paliva, pak může být nejhorším problémem totální zakarbonování motoru a jeho celkové opotřebení. „Dílo zkázy vždy začíná netěsnými podložkami pod vstříkovači common railu. Vinou toho dochází k průniku mastných výfukových plynů do oleje, jenž je jimi degradován. Následně se začne tvořit karbon. Jako první to vzdají ložiska turbodmychadla, která jsou i vinou vysokých teplot nejnáchylnější. K zadření motoru je už jen krůček,“ popisuje katastrofický scénář Dufek. Předjetí tomu ale lze. „Určitě nic nezkazíte, když necháte po koupi ojetiny vyčistit sací koš a olejové čerpadlo. Výrobce také doporučuje, ale nikoliv předepisuje výměnu podložek pod vstříkovači při každém seřizování ventilové vůle. To je po 80 000 km,“ vysvětluje Dufek. „Bohužel to moc servisů nedělá, neboť práce není úplně jednoduchá. To samé platí o zmíněné vůli ventilů. Kromě klasického vahadla je zde ještě jedno krátké, pomocné. Kdo nezná přesný postup, vůli ventilů správně nevymezí,“ dodává Dufek. Proč je to tak složité? „Možná proto, že motor má šestnáct ventilů, ale jen jeden vačkový hřídel,“ uzavírá naše povídání.

Technické údaje

Motor:	přepínávaný vznětový čtyřválec
Zdvihový objem:	1998 cm ³
Největší výkon:	105 kW při 3500 ot./min
Největší toč. moment:	360 N.m při 2000 ot./min
Převodovka:	manuální šestistupňová
Zavazadlový prostor:	112/426 l (7 míst), respektive 538/969 l (5 míst)
Rozvor náprav:	2750 mm
Vnější rozměry:	4505/1755/1665 mm
Maximální rychlost:	197 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	10,4 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	6,3 l/100 km
Cena zkoušeného vozu:	230 000 Kč

Ceny originálních dílů

Díl	Cena
Přední tlumič pérování	4179
Zadní tlumič pérování	2370
Přední brzdové destičky	2061
Přední brzdový kotouč	2819
Rameno přední nápravy	7552
Sada rozvodů	řemen 3234 napínák 2149
Vodní pumpa	5793
Filt pevných částic	55412
Zadní díl výfuku	6746
Přední světlomet	14853
Přední nárazník	11998
Přední blatník	4220
Kapota motoru	8276



Štítek na plastovém krytu motoru upozorňuje na hladinu X na olejové měrce



Jen málokdo by hádal, že droboučké těsnění vstříkovače dokáže zcela zničit motor



Filtr pevných částic je tady slabinou. Nový je ukrutně drahý. Za starší dáte 15 000-30 000 Kč.

Konkurenti ojeté Mazdy 5

Ford C-Max



Výroba: 2003-2010

Popis: Původní Ford C-Max sdílí s Mazdou 5 podlahovou plošinu i zážehové motory 1.8 a 2.0

Duratec. Proto nepřekvapí, že je jízdě na stejné vysoké úrovni. Po praktické stránce mu ale chybějí boční posuvné dveře a třetí řada sedadel. Kladem je příznivá cena dílů i solidní spolehlivost. Ale taky trochu rezne. Kromě zážehových motorů berte vznětový dvoulitr původem od PSA.

Citroën C4 Picasso



Výroba: 2006-2013

Popis: Francouzské MPV potěší skvělou variabilitou kabiny a v případě delší verze

Grand také sedmimístnou kabinou. Kupodivu posuvné boční dveře chybějí. Na rozdíl od mazdy či fordu vůz nerezne, avšak jeho mechanika odolnosti zmíněných konkurentů nedosahuje. To platí hlavně o zážehových motorech. Naopak dvoulitr HDI je naprosto skvělý po všech stránkách.

RENOVAK®

BRZDY • SPOJKY

APLIKACE TŘECÍCH MATERIÁLŮ

Nejrozsáhlejší sortiment v ČR a SR

Vybrané produkty v novém E-shopu

E-shop

Úvodní strana Profili Aktuality Reference Motoroport Alční nabídka Ke stažení Napíšte nám Kontakty