

**Ceny originálních a neoriginálních dílů v Kč včetně DPH [Mazda 2 Skyactiv G75, rok výroby 2018]**

Náhradní díl	Originál Mazda	Doporučitelná druhovýroba
Řemen pohonu alternátoru a kompresoru klimatizace	992	508
Napínák řemene výše	9410	3243
Chladič klimatizace	7818	5134
Přední brzdový kotouč (1 kus)	3006	1755
Přední brzdové destičky	4032	1966
Rameno přední nápravy	7654	nedodává se
Tlumič pérování přední	5405	3623
Tlumič pérování zadní	3983	2776
Ložisko předního kola s nábojem	8527	3533
Zapalovací svíčka	1555	532

Zdroj: Auto Dufek

# Spolehlivost na druhou

**Recenzovaná třetí generace Mazdy 2 se letos vyrábí dnes předlouhých deset let. Stále si ji tak můžete koupit novou. Pravda, už není nejmodernější, ostatně Mazda již nějakou dobu nabízí jejího nástupce. Ten však není nic jiného než přeznačená Toyota Yaris. Popisovaná dvojka je naproti tomu původní mazdou. Její koupí máte vzácnou možnost vyhnout se nejen plně hybridnímu pohonu, ale také přepřítanému motoru.**

**Lidé chtějí crossover**Jindřich Topol,  
AAA Auto

I po deseti letech od uvedení si malou mazdu stále můžete koupit jako úplně novou, prodejní statistiky ale v tuzemsku nikdy netrhala, ostatně cenovkou se rozhodně neměla ve zvyku podbízet. Více pozornosti na sebe strhl technicky správnější model CX-3. Není se tedy co divit, že nabídka v bazarech je navzdory dlouhému produkčnímu cyklu dost řídká. Nejlevnější ojetiny s vyšším nájedem pořídíte okolo 150 000 Kč, běžnou realitou jsou ale cenovky minimálně o padesát tisíc vyšší. Zmiňovaný sourozenecký model CX-3 je alespoň o dalších padesát dražší, ale mnohým zájemcům za příplatek zjevně stojí, dvojka si totiž na kupujícího obvykle počká výrazně déle. Přitom z pohledu jízdních vlastností jde o velmi povedené auto, které navíc díky dvěma faceliftům během let ani příliš morálně nezastaralo. Někomu může oslovit i vzdorovitý přístup Mazdy k downsizingu motorů, když i v nejmenším modelu najdete pouze „plnotučné“ čtyřválc.

**M**alé mazdy se kdysi v Evropě jmenovaly 121. Někdejší vlastní produkt, originálně pojatý kulatý drobný sedan ze začátku 90. let přezdívaný bublina, byl skutečně velmi nevyklý. Následující generace už ale nebyla ničím jiným než Fordem Fiesta. První Mazda 2 vyjela v roce 2002. Pod vysokou a výhradně pětiveřovou karoserií se opět ukrýval základ z fiesty, tentokrát z generace z roku 2002. To se týkalo nejen podlahové plošiny, ale také pohonných jednotek.

Zásadní obrat přišel v následujícím vydání v roce 2007 coby série DE. Charakter modelu zcela změnil velmi

dynamické a dodnes líbivé tvary. Japonci po čase nabídli také třídvěřovou karoserii, a i když podlahová plošina údajně byt jen částečně kopíruje fiestu (generaci z roku 2008), technika jako taková je už v téhle dvojce světybná. Zcela jiné byly zážehové motory, které už nejsou Ford Zetec Sigma, ale vlastní konstrukce Mazda série ZJ nebo ZY (podle objemu). Pouze vznetové agregáty 1.4 MZ-CD a 1.6 MZ-CD stále pocházely od PSA/Fordu coby řada DV.

**Na čistém listu**

Třetí generace Mazdy 2 vznikla výhradně v režii Mazdy. To znamená, že

s Fordem Fiesta nemá společného už vůbec nic. Po vzoru větších modelů 3, 6 a CX-5 u ní Japonci uplatnili velmi inovativní techniku Skyactiv. Na rozdíl od předchůdce je k dispozici opět pouze pětiveřová karoserie, přesto je návaznost na dřívější řadu zřejmá na první pohled. Nejde jen o design karoserie, ale i důraz na nízkou hmotnost, dynamické jízdní vlastnosti a v neposlední řadě také na spolehlivost. A recenzovaná dvojka spolehlivá opravdu je, čímž Mazda dodržela tradici vzpomínáného předchůdce, který je i po letech takřka bezproblémový.

Pokud přijde řeč na ojetou mazdu, věci trochu znali lidé ihned začnou zmiňovat



Palubní deska základní výbavy. Trochu zvláštní působí prostřední výdechy ventilace. Ergonomie je ale bez výhrad.



I takhle může Mazda 2 uvnitř vypadat. Jedná se o jedno z prvních novinářských aut s motorem G115. Většina je však skromnějších.

Foto: Michal Kollert, Tomáš Dusil, Auto Dufek, Mazda a archiv Světa motorů



Dvojka nabídla dvě varianty přístrojové desky. Vlevo je varianta s digitálním rychloměrem, jež byla standardem u vrcholné verze. Vpravo je varianta s analogovým rychloměrem. Teploměr chladicí kapaliny vždy chybí. Částečně jej nahrazuje kontrolka ohřívání motoru.



Klimatizace byla i na českém trhu ve standardu. U dvou nejnižších výbav ale pouze manuální (obrázek uprostřed). Špičková verze dostala samočinnou klimatizaci, ale pouze jednozónovou (vlevo). Vpravo je napínák plochého řemenu, který občas zlobí a je drahý.

korozí karoserie. Všichni si totiž stále pamatují epizodu z počátku třetího tisíciletí, kdy Mazda skutečně bojovala s korozí patrně více než kterákoliv jiná značka. První Mazdy 6 a také 3 se skutečně téměř rozpadaly před očima. Problém s korozí ale u Mazdy začal už dříve, při modernizaci posledních modelů 323 a 626. Mazda však na problém pracovala, takže následující generace už byly výrazně lepší. Jak je na tom ale recenzované auto?

„Dvojka bojuje s korozí podobně jako vozy jiných značek, čili v zásadě to nepředstavuje problém,“ říká na úvod Miroslav Dufek z firmy Auto Dufek, dlouholetý nezávislý servisní specialista na mazdy z Měchenic u Prahy. A dodává: „Od roku 2016 je už tak výrazně zlepšená ochrana proti rzi dále posílena dodatečným voskovým nátěrkem.“ Přesto Miroslav Dufek doporučuje těm, kteří si chtějí auto ponechat déle, voskový nátěr dle potřeby obnovit. Jednou z výjimek, kde může korozí hlodat, jsou vzpěry přední a zadní výztuhy nárazníků a místa náchylná na ořez od kamínků. „Koroze se ale zejména u více ojetých exemplářů z kraje produkce může vyskytnout na technologických dílech podvozku,“ dodává Dufek.

Podvozek jako takový ale platí za velmi odolný. „V minulosti výrobce řešil

problémy se vzpěrami předního stabilizátoru, které byly hlučné. Příčinou byl průnik vody do tělesa kulového čepu vzpěry stabilizátoru, ztráta maziva, koroze spoje s následným vrzáním, boucháním a zvětšením provozní vůle. Mazda celou věc řešila dokonce v rámci svolávací akce. Dnes už je to ale vyřešeno. To samé se děje u více ojetých kusů, kde se již jedná o běžné opotřebení. Jde asi o jediné slabé místo zavěšení kol,“ říká Dufek.

Podvozek zaujme nevykly rozměrným předním podmotorovým rámem, stejně jako rameny, která vypadají jako z většího a dražšího auta. Tomu ale bohužel odpovídá i jejich cena, když jedno vyjde na 7654 korun coby originální díl. „A druhovýrobou si v tomhle případě nepomůžete, neboť zatím k dispozici není,“

dodává Miroslav Dufek. Ramena ale podle jeho názoru běžně vydrží průběh 200 000 km.

Kupodivu nikoliv jen podle výkonu motoru, ale v závislosti na výbavě může mít Mazda 2 vřadu buď bubnové, nebo kotoučové brzdy. Prvně jmenované převládají, s druhými se mohou pojit vibrace. „Příčinou jsou zvlhčené kotouče. Problém s „křivými“ brzdovými kotouči se týká především přední nápravy, bohužel tak jako u všech mazd, naštěstí Mazda 2 díky své hmotnosti má s brzdami minimum problémů. A když přece, je to řešitelné buď jejich výměnou, nebo stočením. Pokud jsou nové, přesněji řečeno nejsou vyhráté nebo nadměrně opotřebené, řeší se problém jejich stáčením. Nikoliv však po demontáži kotouče na soustruhu, jak je

**Závady a problémy**

**Koroze podvozkových dílů a spojnice výztuhy nárazníků s nosníky:** U více ojetých a starších exemplářů. Koroze je pouze povrchová.

**Závady manuální převodovky:** Podrobněji v hlavním textu. Dnes by mělo být již vyřešeno.

**Hlučné vzpěry stabilizátoru přední nápravy:** V rámci svolávací akce měněny za modifikovaný díl. Dnes by se to již vyskytovat nemělo.

**Vůle ve vzpěrách stabilizátoru:** Z důvodu stáří a problému. Projevuje se hlukem. Levná a snadno odstranitelná závada.

**Opotřebená samočinná převodovka:** Pokud se u ní nemění pravidelně olej. Běžně kolem 200 000 až 250 000 km. Podrobněji v hlavním textu.

**Vibrace brzd:** zvlhčení brzdových kotoučů. Lze odborně opravit.

Opotřebený napínák pohonu příslušenství: Zážehové motory. Více v testu ojetiny.

**Vadné zapalovací cívky:** Zážehové motory. Pokud se nemění pravidelně svíčky nebo se používají nevhodné. Více v testu. Celkové opotřebení vznětového motoru: Příčinou jsou netěsné podložky pod vstříkovači common railu Denso, které způsobují průnik horkých spalin do oleje a následnou karbonizaci olejové náplně. Výsledkem je ochromené mazání se všemi neblahými důsledky.

**Netěsný chladič klimatizace:** Klesá její účinek. Lze zjistit i diagnostikou.

**Riziko selhání řídicí jednotky měniče stejnosměrného proudu:** Svolávací akce na auta vyrobená od října 2014 do srpna 2017, systém i-Loop. Týká se pouze nejvýkonnější verze zážehového motoru s 85 kW.

**Přibývání oleje v motoru:** Zážehové agregáty z důvodu průniku benzínu do oleje. Běžný jev u motorů s přímým vstříkovaním benzínu. Stává se u aut provozovaných často na velmi krátké vzdálenosti. Pomůže zkrácení servisního intervalu.



Integrovaný infotainment nabídl výrobce ve dvou verzích. Vlevo je vyšší varianta s navigací. Vpravo základní s monochromatickým displejem. I ta ale má slot na USB 2.0 a aux. Od roku 2019 je ve výbavě nové rozhraní, které podporuje také Apple CarPlay a Android Auto. Vyšší verze potěší ovládáním otočným kolečkem za řadicí pákou. Dotyková obrazovka funguje pouze u stojícího vozidla.



Do modernizace se nabízely dvě verze předních světlometů. Většina aut na trhu má standardně se staričkou žárovkou H4. Uprostřed je vyšší verze plně didadových svítlen, které mohly být dokonce adaptivní. Vlevo je světlomet LED od modernizace v roce 2019. Spolu s tím došlo k vypuštění svítlen s žárovkou H4 z nabídky.

jinde běžné, ale s pomocí speciálního servisního zařízení. To umožňuje úkon nabízet přímo na autě, pouze se musí demontovat brzdící a brzdový třmen,“ říká Miroslav Dufek. Dle jeho slov trvá celý specifický servisní zásah asi 1,5 hodiny obě strany (ty se musejí dělat vždy). Uvedený problém se v širší míře týká větších modelů Mazdy (Mazda 3, 6, CX-3, CX5).

### Řadit, nebo neřadit

Mazda 2 byla po celou dobu nabízena s motory o objemu 1,5 litru. Dvě slabší verze zážehového čtyřválece Skyactiv-G 1.5 se spojily s pětistupňovou manuální převodovkou, nejvýkonnější dostala šestistupňovou, stejně jako diesel Skyactiv-D 1.5. Prostřední benzinová motorizace mohla mít alternativně také

šestistupňovou samočinnou převodovku Skyactiv-Drive. To platí od zahájení výroby do současnosti.

Proti předchůdci byla manuální převodovka (pětistupňová) o pět až sedm procent lehčí, olejová náplň se smrškla dokonce o 45 procent! Vše to zní krásně, nicméně zkraje produkce se manuál neobešel bez problémů. „Spíše než o obtížné řazení lidově řečeno přes zuby problém spočíval ve vypadávání převodů. Dnes už by se ale rébus neměl vyskytovat, jelikož šlo opravdu jen o rané exempláře. Oprava převodovky sice možná je, neboť Mazda dodává potřebné díly, avšak ekonomicky je v podstatě neúnosná. Z pohledu uživatele je lepší výměna vrtošivý skříň než za jinou. A nemusí to být vždy nová, když ta vyjde na 85 910 korun včetně



**Samočinná převodovka Aisin má mechanický volič. Uprostřed je jediný správný olej, tady od Ravenolu. Nahaře je stroj na výměnu oleje i s nezbytným proplachem.**

## Pár slov o motorech

**Skyactiv G75 (1.5 16V 55 kW, 135/143 N.m, od 2014/2021):** Po celou dobu produkce poháněla Mazda 2 zážehová nepřepřítňovaná patnáctistovka z řady P5. Jedná se v podstatě o zmenšeninu dvoulitru Skyactiv-G, známého z větších modelů. Jednotlivé výkonové verze se ale dost liší. Základní měl na začátku jednodušší techniku. Zásadními rozdíly proti výkonnějším variantám jsou nižší kompresní poměr 12:1 a jednodušší řešení výfukové svody 4-1 [z každého válce vede jedna trubka a všechny se sbíhají v jedné]. Další odlišností je proměnné časování rozvodu S-VT (Sequential Variable Timing) pouze na sacím vačkovém hřídeli, a sice hydraulickým přesuvníkem. Všem společný je pohon rozvodů řetězem, o němž servis prakticky nevědí. Vymezování ventilové vůle je po letech hydraulické a nechýbí přímé vstřikování. V lednu 2020 Mazda zvýšila kompresní poměr na 13:1, od října 2021 má hodnotu dokonce 15:1. U verze s prostředním kompresním poměrem je technikou stejná jako u varianty na začátku produkce, u poslední verze už ale výrobce uplatnil řešení nabízené od začátku u výkonnějších verzí. O spolehlivosti více v testu ojetiny. Obě novější varianty už mají šestistupňovou převodovku, původní verze měla pětikvált.

**Skyactiv G90 (1.5 16V 66 kW, 148/151 N.m, od 2014/2021):** Výkonnější verze motoru řady P5 dostala od začátku vyšší kompresní poměr 14:1, který umožnil zejména „závodní“ výfukové svody 4-2-1. Písty mají složitější tvarované dno a proměnné časování je uplatněno na obou vačkových hřídelích, kde hydraulický přesuvník je na výfuku, kdežto na sacím vačkovém hřídeli je jeho natačení řešeno elektromotoricky. A také zde najdete dvoustupňové olejové čerpadlo, když slabší verze dostala jednodušší. Jde o techniku sdílenou s dvoulitrem. Zbylá řešení zůstávají. Jenže to neplatí vždy. Verze se samočinnou převodovkou používá až do roku 2021 jednodušší techniku z méně výkonné verze včetně kompresního poměru 13:1, S-VT pouze na sání a svody 4-1. Od října 2021 došlo ke zvýšení kompresního poměru na 15:1 a zároveň motor dostal mild-hybridní techniku M Hybrid. To zahrnuje kondenzátor a dále napětí zvýšené na 22,5 voltu. Součástí změn je mimo jiné upravené spalování typu vortex využívající víření, v tomhle případě nasávaného vzduchu. Verze 66 kW byla po celou dobu produkce jediná, kterou jste mohli kombinovat se samočinnou převodovkou. Původně standardně pětistupňová skříň, od ledna 2020 šestistupňová.

**Skyactiv G115 (1.5 16V 85 kW, 148/151 N.m, od 2014/2021):** Nejvýkonnějším motorem dvojky je tenhle. Škoda že z pohledu konkurence není 85 kW zrovna mnoho. Navíc skvělý podvozek Mazdy 2 by dokázal zvládnout výrazně vyšší výkon. Tady šlo ale nejspíše o tradici, jelikož dvojka ani její předchůdci Mazda 121 na rozdíl od větší Mazdy 323 a později Mazdy 3 nikdy nenabízeli sportovní verzi. V porovnání s méně výkonnými variantami je dynamika lepší hlavně ve vyšších otáčkách. Pružnost zůstává sotva průměrná, stejně jako u slabších sourozenců. Výhodou je vždy šestistupňová převodovka. Vrcholná motorizace má od začátku kompresní poměr 14:1, svody 4-2-1 a variabilní časování na obou vačkách stejné koncepce jako u prostřední verze s manuálem. Jako jediná navíc dostala techniku umožňující rekuperaci brzděné energie i-Eloop, která využívá pomocný kondenzátor. I tady je od října 2021 kompresní poměr zvýšen na 15:1. Technické úpravy kopírují ty zmíněné výše, ve skutečnosti je jich obecně více [upravený chladič systém atd]. Poslední evoluce také využívá techniku M Hybrid, což je v podstatě evoluce i-Eloop, pouze s tím rozdílem, že systém pracuje s vyšším napětím 22,5 voltu [i-Eloop má konvenčních 12V].

**Skyactiv-D 1.5 (1.5 16V 77 kW, 220 N.m, 2014-2018):** Jediný diesel žil ve dvojce pouze první čtyři roky. Jde o motor vlastní konstrukce z řady S5. Proti většímu a obecně velmi problematickému dieselu 2,2 litru má patnáctistovka některá zjednodušení. Třeba strašák v podobě opotřebovaných vaček na výfuku z důvodu přepínání jejich zdvihu systémem IDEVA [Intake Stroke EGR using Double Exhaust Valve Actuation] zde uplatněn není. Potud dobrá zpráva. Horší je, že common rail Denso se obecně potýká s netěsnými vstřikovači v hlavě, což způsobuje pronikání nafty do oleje, karbonizaci motoru a jeho celkové opotřebení. Jenže problémů je více. Miroslav Dufek zmiňuje například neřesti elektronického řízení agregátu, nemluvě o riziku zanášení částicového filtru. Celý emisní systém je totiž řešený tím nejjednodušším způsobem, kdy se DPF vypaluje dodatečnou dávkou nafty. Pokud regenerace neproběhne celá, spouští se další, což vede opět k ředění oleje naftou. Naštěstí diesellových verzí Mazdy 2 není na trhu ojetin mnoho a ani nemá smysl je hledat.

**Skvělá volba** **Záleží na prioritách** **Nebrot**

## Ceny – příklady z českých autobazarů

<b>Nejlevnější</b>	144 999 Kč, 1.5 16V/55 kW, 2016, 152 139 km
<b>Nejdražší</b>	425 150 Kč, 1.5 16V/55 kW, 2024, nové auto
<b>Náš tip</b>	testovaný vůz



Vlevo je jediný vznětový motor nabízený do roku 2018. Jízdně je příjemný, leč vrtošivý. Čili vám jej nemůžeme doporučit. Vpravo je vrcholná verze zážehové patnáctistovky s pokročilým proměnným časováním rozvodu a technikou i-Eloop. Ta je naopak velmi spolehlivá.



Hodnocení	
<b>Komfort</b>	2,75
<b>Prostornost</b>	2,75
<b>Dynamika</b>	2,25
<b>Pohonné jednotky</b>	1,75
<b>Spolehlivost</b>	1,25
<b>Kvalita</b>	2,50
<b>Servisní náročnost</b>	2,50
<b>Ceny dílů</b>	3,25
<b>Výsledná známka</b>	2,38

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům



**Zadní kotoučové brzdy jsou u Mazdy 2 vzácností. Pokud vibrují, což platí také o předních, není potřeba je vždy měnit. Lze je totiž lidově řečeno stočit přímo na vozidle. K tomu slouží tenhle dílenská stroj.**

DPH,“ vysvětluje Dufek. Že se skutečně jedná o sporadicky se vyskytující závadu, o tom svědčí fakt, že ve firmě Auto Dufek měnili za celou dobu u dvojky asi dvě převodovky.

Pláme se na samočinnou převodovku, zda taková auta vůbec existují. „Divili byste se, ale v dvojce jde o žádanou kombinaci,“ poznamenává Dufek. Jenže co to je za převodovku? Víme, že má měnič momentu, ale kdo je její dodavatel? „Pod označením CW6A-EL se ukrývá ústrojí od Aisinu. Z toho pramení i některá specifika,“ vysvětluje Miroslav Dufek.

„Mazda stejně jako mnohé jiné značky nemá v servisním plánu pro Evropu zahrnutou výměnu oleje ani jeho filtru převodovky. Přesto velmi doporučuji to udělat každých 60 000 km. Pokud se olej nemění, běžně začne převodovka kolem 200 000 km špatně řadit a po dalších padesáti tisících většinou zcela odejde.“

Oprava převodovky je stejně jako u manuálu možná, ale levně to není. Dostupnější bývá výměna za starší funkční

skříň. Pokud se ale automat pravidelně servisuje, bývá jeho životnost dokonce větší než u manuální skříně. Jenže co údržba automatu obnáší?

„Spolu s olejem se musí měnit také filtr. To není úplně jednoduché, neboť přístup k čističi znamená demontovat spodní víko převodovky,“ zmiňuje Dufek. Navíc je dobré udělat v rámci výměny maziva také proplach převodovky. „Pokud to neuděláte a olej pouze vypustíte, bude to maximálně tři až čtyři litry. Zbytek oleje včetně nečistot z oteru šlenu z opotřebovaného oleje zůstane v elektromechanické části převodovky a měniči točivého momentu.

„Při výměně proplachem to znamená spotřebovat přibližně 13 až 15 litrů, dokud není olej úplně čistý,“ dodává Dufek. Problém těchto převodovek je i to, že lidé občas použijí nevhodný olej. Originální mazivo Mazda ATF FZ stojí litr 471 korun. A dle zkušeností Miroslava Dufka jej lidé většinou chtějí, jelikož litr originálu je proti oleji z náhrady (nabízí

jej třeba Ravenol) pod stejným označením jako Mazda) dražší tak o 30 korun. Pro úplnost, filtr coby originální díl vyjde na 1851 korun, v druhovýrobě stojí 1531 korun. Při výměně oleje v automatické převodovce je také dobré udělat kalibrační řazení přes diagnostiku. Nutné to sice není, ale velmi se to doporučuje.

## Přednosti a nedostatky

**+**  
 Fenomenální jízdní vlastnosti  
 Tuhá karoserie  
 Nízká hmotnost  
 Přesné a lehké řazení  
 Spolehlivost a odolná mechanika obecně  
 Spolehlivé zážehové motory  
 Můžete si ji koupit novou  
 Vzhledem k rozměrům prostorná karoserie  
 Stále aktuální úroveň bezpečnosti  
 Vzhled  
 Pohodlná sedadla  
 Většinou jasný původ  
 Elektronická servisní knižka  
 Vždy čtyřválcový motor

**-**  
 Málo ojetin v nabídce  
 Omezená nabídka motorů  
 Samočinná převodovka jen s jednou motorizací  
 Vrtošivý diesel  
 Slabší verze benzinového motoru jen s pětistupňovou převodovkou  
 Účinnost základních světlometů [mají žárovku H4] – do první modernizace  
 Auta prodaná u nás mnohdy s nižší úrovní výbavy  
 Drahé některé originální náhradní díly  
 Pružnost zážehových motorů [chýbí přeplňování]


## Euro NCAP (2015)

Ochrana posádky při nárazu  
 ★★★★★ **32,8 bodů, 86 %**

## Servisní rady

Mazda udává servisní interval 20 000 km nebo jeden rok. Skutečný servis se řídí ukazatelem. Miroslav Dufek ale doporučuje zkrátit jej na 10 000 km nebo rok. A to zejména u aut, která jezdí spíše kratší trasy. To je vzhledem k velikosti a určení Mazdy 2 docela časté. U takto provozovaných aut předejdete zkrácením servisního intervalu důsledkům degradace oleje benzinem. Olej by měl plnit specifikaci API SN, nebo ACEA A5/B5. SAE 0W-20 nebo 5W-30. Prvně jmenovaný se u Mazdy jmenuje Supra, druhý jmenovaný Ultra. Zapalovací svíčky používejte výhradně originální nebo od NGK. S jinými nejsou dobré zkušenosti, byť mají předepsané parametry. Interval výměny svíček je dost dlouhý – 120 000 km. Lepší je to ale udělat dříve, jelikož opotřebované svíčky obvykle způsobí selhání zapalovací cívky. Kontrolka elektroniky se sice rozsvítí, avšak hrozí zničení katalyzátoru, jelikož jednotka neumí vypnout vstřikovač na příslušném válci, který nepálí. Motor má sice rozvody poháněné řetězem, které jsou velmi spolehlivé, jenže vás nemine výměna drážkového řemene, které jsou u zážehových motorů dva - delší je napínaný složitým napínákem, který je dost drahý [originál 9410 korun, v náhradě 3243] plus řemen, který naproti tomu znamená sto korunovou položku. Olej v samočinné převodovce se doporučuje měnit každých 60 000 km včetně proplachu a filtru, byť to servisní plán Mazdy neudává.

INZERCE



**BMW X1, 2 roky**

- Jihomoravský kraj
- Jsem rodinný typ
- 1 299 000 Kč

# KLIKNEŠ, KOUPIŠ, ODJEDEŠ

## ŠIROKÝ VÝBĚR AUT NA JEDEN KLIK

**ULOVAUTO.CZ**