

**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 crossoverJindřich 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 nájazdem 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.

Malé 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 vzpomínaného 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 nátěrem.“ Přesto Miroslav Dufek doporučuje těm, kteří si chtějí auto ponechat déle, voskový nátěr dle potřeby obnovit. Jednou z výjimek, kde může korozí hřodit, 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 nevyzpyk 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 stárí 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 řadičím pákou. Dotyková obrazovka funguje pouze u stojícího vozidla.



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

