

# Test Autu roka chutí už aj nafta

Svetové auto roka, Mazda 2, podstúpi v redakcii Pravdy dlhodobý test. Plánujeme s ňou najazdiť 20 000 kilometrov. Potvrdí povest kvality v tvrdej skúške?

Tomáš Andrejčák © Perex, a.s.

V európskej ankete Car of the Year 2008 skončila na druhom mieste, takže slávu úradujúceho „kráľa“, Fiatu 500 si neužije. No rozhodne nemusí smútiť. Ušiel sa jej totiž oveľa významnejší titul. Nová Mazda 2 zasadla priamo na trón svetového auta roka (WCOTY 2008). Poradila si aj s takými súpermi ako Mercedes-Benz triedy C či novým Fordom Mondeo. Následne získala ďalších približne dvadsať ocenení. Medzi nimi aj titul slovenského auta roka. Dost dôvodov na to, zoznámiť sa s ňou v dlhodobom teste. Dnes prinášame veľké vstupné zoznámenie. A to s novučičkou dieselovou verziou 1,4 MZD.

## Exteriér

Novou dvojkou Mazda celkom zmenila stratégiu boja o zákazníka. Z praktického „mikrovanu“ prvej generácie sa stal svieži a dynamický model plný emócií. Čo na tom, že v porovnaní so svojou predchodkyňou je o čosi kratšia. Nové proporcie s nižšou a širšou stavbou karosérie dvojke mimoriadne svedčia, rovnako ako „zoom-zoom“ dizajn prezentovaný efektnými oblúkmi predných blatníkov v štýle kupé RX-8, či výrazným klinovým profilom pontónu. Päťdverový kompakť síce rozmermi neatakuj

štvormetrovú európsku konkurenciu a zapadá skôr do ázijských meradiel, ale báť sa nedostatku priestoru nie je na mieste.

Maximalizovaný rázvor náprav a kompaktná technika umožnili vytvoriť prekvapujúco vzdušný interiér.

## Interiér

Maličká Mazda si bez problémov poradí s vodičom vysokým do 190 cm. Daňou je však skromná ponuka priestoru pre batožinu. Tých dvestopäťdesiat litrov neohúri, najmä ak ani po sklopení sedadiel nemožno vytvoriť vodorovnú úložnú plochu. Prekonať treba aj nezvyklo vysoko umiestnenú nakladačiu hranu. Naopak, pochvalu si zaslúži množstvo odkladacích schránok vo dverách či medzi prednými sedadlami. Otvor vo vrchnej časti palubnej schránky umožňuje vkladať dovnútra drobné predmety či mapy, bez nutnosti jej otvorenia.

Palubná doska a výplne dverí sú síce riešené veľmi jednoducho a účelne, no v kombinácii s módnou dávkou hravosti dotvárajú veľmi slušný dojem z celkového spracovania. A je tu aj istá nadstavba. Športový esprit prináša dvojke vynikajúco tvarovaný trojramenný volant, „alfácke“ kruhové prieduchy ventilácie, hliníkové dekorácie a polkruhový štít prístrojového panelu. Ten skrýva centrálny rýchlomer so seba-vedomou stupnicou do 220 km/h a menší otáčkomer. Klasické analógové ukazovatele stavu paliva a teploty nahradili displej a kontrolka studeného motora. K dokonalosti jej chýba len hĺbkovo nastaviteľný volant.

Dvojka exceluje bezpečnostnou výbavou vrátane šiestich airbagov, ABS a automatickej aktivácie reflektorov.

## Porovnanie s konkurenciou

**Dizajnéri** odvodili skvelú prácu. Čo na tom, že v porovnaní s európskou konkurenciou je dvojka predsa len o kus kratšia...



FOTO PRAVDA: TOMÁŠ ANDREJČÁK

**Vybavenie:** ABS, 6x airbag, diaľkové centrálné uzamykanie, automatická aktivácia reflektorov, posilňovač riadenia, výšková regulácia volantu a sedadla vodiča, automatická klimatizácia, el. ovládanie predných okien, el. ovládanie a sklápanie vonkajších spätných zrkadiel, delené zadné sedadlo, kožený volant a hlavica radiacej páky, rádio s CD a MP3, lakované kľučky a spätné zrkadlá...



**Interiér** je nielen účelný a prekvapujúco priestorový, ale prináša aj jemnú dávku športovej atmosféry.

## Výhody

- ✓ dizajn
- ✓ päť dverí
- ✓ jazdné vlastnosti
- ✓ ergonómia
- ✓ nízka spotreba
- ✓ bezpečnosť

## Nevýhody

- ✗ malý „kufor“
- ✗ nastavenie volantu
- ✗ chýbajúci palubný počítač
- ✗ pružnosť motora do 1 900 ot./min.

Model	Mazda 2 1,4 MZD TE	Toyota Yaris 5d 1,3 VVT-i Sol	Peugeot 207 1,4 HDi Trendy + klíma
počet valcov/ventilov	4/8 OHC	4/8 OHC	4/8 OHC
Objem motora (cm <sup>3</sup> )	1 399	1 364	1 398
Výkon (kW/ot.)	50/4 000	66/3 800	50/4 000
Krút. mom. (Nm/ot.)	160/2 000	190/1 800	160/1 750
Rozmery D/Š/V (mm)	3 885/1 695/1 475	3 750/1 695/1 530	4 030/1 748/1 470
Rázvor náprav (mm)	2 490	2 460	2 540
Bat. priestor/nádrž (l)	250/42,8	272/42	270/50
Max. rýchlosť (km/h)	162	175	166
Zrýchľ. na 100 km/h (s)	15,5	10,7	15,1
Spotreba na 100 km (l)	4,3	4,5	4,5
<b>Cena:</b>	<b>509 900 Sk</b>	<b>535 900 Sk</b>	<b>504 000 Sk</b>

Komfortná výbava je však v základe pomerne skromná. Naopak, druhý stupeň vybavenia TE je podstatne štedrejší. Prekvapuje len absencia palubného počítača, ktorý je až v najvyššej úrovni TE Plus. A to je na európske pomery neospravedliteľné.

## Motor a prevodovka

Štvorvalcový diesel 1,4 MZD od koncernu PSA je jediným cudzincom pod kapotou „dvojky“. Pre Mazdu to však určite neznamená čierny bod. Dynamické parametre zodpovedajú nižšiemu výkonu 50 kW. Akceleráciu

zachraňuje krútiaci moment 160 Nm, ktorý zodpovedá benzínovým motorom s objemom 1,8 litra a nízka pohotovostná hmotnosť. Takže vcelku je aj dieselová dvojka svižným mestským autom. S nejakým predbiehaním vo vyšších rýchlostiach však

príliš nepočítajte. Zvyknúť si však musíte na skutočnosť, že do 1 900 otáčok je motor bez variabilného trurbodúchadla predsa trochu „dutý“.

Po zvládnutí „manuálu“ sa vám však dieselová jednáštvorka odmení čarovne nízkou spotrebou okolo 5,5 litra.

## Jazdné vlastnosti

Podvozkom nasadila dvojka latku naozaj vysoko. Hoci konštrukčne nejde o nijaký výnimku, pochvalu si zaslúži ideálnym kompromisom, medzi tuhým odpružením a solídnu filtráciou nerovností. Kolesá posunutú v rohoch, široký rozchod a nízko uložené ťažisko minimalizujú náklony karosérie v zákrutách. Jemnú nedotáčavosť ľahko skorigujete ubratím plynu.

Nepochybne by tento podvozok zvládol aj podstatne vyšší výkon ako necelých 70 koní. Skvelú prácu odvádza aj riadenie s nezvyklo priamym prevodom, ktorý dáva vodičovi aj napriek elektrickému posilňovaču pocit istoty a kontroly nad tým ľahkým, kompaktným a obratným vozidlom. Pohotové brzdy len dopĺňajú veľmi vyvážené vlastnosti malej dvojky. Pôžitok z jazdy možno prirovnať aspoň k smartu forfour, ktorý sa však už nevyrába.

Cenou štartuje Mazda na úrovni konkurencie. Za moderný diesel si však priplátite až 70 000 korún. A to je priveľa, ak uvažíme, že ide výkonnovo najslabšiu verziu tohto motora bez turbodúchadla s variabilnou geometriou. Na druhej strane kompenzuje Mazda tento hendikep excellentnou japonskou kvalitou, keďže schádza výlučne z japonských výrobných liniek a moderným imidžom, ktorý toto auto prináša.

## Lýdia Eckhardt – módna návrhárka



Koľko rokov jazdíte: 26  
Kilometrov ročne: 50-tisíc  
Vodičský preukaz skupín: B  
Prvé auto: Škoda 100  
Súčasný auto: Audi Allroad  
Oblúbené auto: Fiat Uno  
Auto snov: Audi Allroad

## Jedenásť otázok pre Lýdiu Eckhardt

### 1. Aká ste vodička?

Človek je za volantom taký, aký je vo vnútri. A ja som veľmi dynamický človek. Nielen v aute, ale aj svojím postojom k životu. Nemám rada ľudí typu „spací vagón“. Mám rada ľudí, ktorí sú akční a živí. To však neznamená, že som na ceste nezodpovedná a agresívna.

### 2. Aká ste spolujazdkyňa?

To sa stáva len veľmi zriedkavo. Väčšinou sedím ako spolujazdec len s mojím synom, ktorý sa práve učí jazdiť. A nesnažím sa ho nijako stresovať, aj keď vidím, že sa práve niekam rútime. Dobré si pamätám, aká som bývala vynervená, keď som začínala šoférovať a okolo mňa bolo strašne veľa múdrych šoférov...

### 3. Aké sú vaše zlozvyky?

To mám naozaj povedať? Tak dobre. Na červenej sa často maľujem, telefonujem a píšem esemesky.

### 4. Ako si krátite čas?

Počúvam na plné pecky rádio.

### 5. Na čo ste alergická?

Neznášam agresivitu a neslušnosť. Každý raz urobí za volantom nejakú chybu alebo sa zamyslený neskoro preradí do jazdného pruhu. To však neznamená, že má niekto právo vám posunkami niečo naznačovať, trúbiť alebo vám dokonca hrubo nadávať.

### 6. Čo pre vás znamená auto?

Sú to moje nohy. Na aute ma preto zaujíma bezpečnosť a praktickosť. Na značku si nijako nepotrpím. Potrebujem, aby mi slúžilo a nie

aby som ja slúžila jemu. Na dlhšie cesty uprednostňujem lietadlo.

### 7. Najhoršia skúsenosť?

Raz som v Rakúsku vybehla, na inak suchej ceste, na súvislú vrstvu snehu. Nebola som prvá. Viacerí sme skončili v priekope. A ďalší nasledovali. Bolo to veľmi nebezpečné. Našťastie sa nikomu nič nestalo.

### 8. Ako vychádzate s políciou?

Júj, veľmi dobre, lebo ja sa hneď priznám, sľúbim, že sa polepším a hneď chcem aj zaplatiť pokutu. Myslím, že aj páni policajti, ak vidia, že s nimi niekto nechce bojovať, sú potom milší a tolerantnejší.

### 9. Vaša najvyššia pokuta?

Platila som päťsto korún. Bolo to

asi pred desiatimi rokmi, a ako inak, za rýchlosť. Aj som videla, že merajú, tak som pribrzdila. No nakoniec mi povedali, že len na stodesať. Mimochodom, bolo to v obci...

### 10. Čo mužskí vodiči?

Nemožno to generalizovať. Stretnám sa aj so ženami, ktoré veľmi dobre šoférujú. Ale musím povedať, že chlapi majú k autám predsa len bližšie. Asi je to dané geneticky.

### 11. Viete si sama vymeniť rezervu?

Absolútne nie. Viem len natanokovať. Na aute, ktoré teraz mám, som sa naučila otvoriť kapotu asi po roku. So všetkým ostatným chodím do servisu. (and)

# Mazda 2 má za sebou prvé merania

Spotrebu výrobcu sa nám dosiahnuť nepodarilo.

V akcelerácii a brzdnéj dráhe však „dvojka“ prekonala očakávania.

**Tomáš Andrejčák** © Perex, a.s.

Dlhodobý test svetového auta roka Mazdy 2 sme odštartovali s takmer „panenským“ údajom stavu najazdených kilometrov. Pri prvom tankovaní bola na displeji odometra číslica 2. A potom sa už začal testovací maratón. Hneď na úvod absolvovala najmenšia Mazda cestu do chorvátskeho Dubrovníka. Za tri dni sme s ňou najazdili intenzívnych 3 000 kilometrov vedúcich z veľkej časti po nových chorvátskych diaľniciach, ale aj prehustenými cestami po jadranskej magistrále či „okreskami“ v Maďarsku.

Do Chorvátska sa naša Mazda 2 vrátila ešte raz, a to cez rakúske a slovinské diaľnice. Dnes, po mesiaci a pol testu, má za sebou 7 364 km. Tie ostatné pripadali zväčša na mestské komunikácie v Bratislave.

Všetko prebehlo bez najmenšieho zaváhania. Neobjavila sa jedna jediná chybička či zavŕzanie sedadla. Stoper-

centný stav vozidla potvrdila aj technická prehliadka, ktorú sme absolvovali po najazdení 5 000 kilometrov. Táto, samozrejme, nie je povinná. Prvá predpísaná servisná kontrola pripadá až na 20 000 kilometrov. Dovtedy si vystačíte s tankovaním, prípadným doľatím motorového oleja. Práve spotreba oleja bola pre nás veľkým prekvapením. Za celý čas neklesla hladina oleja pod požadovanú hranicu. Pritom spotreba sa môže pri tomto type motora pohybovať podľa zaťaženia až do 0,8 litra na 1 000 km.

So spotrebou paliva to už však také ideálne nebolo. Aspoň z pohľadu deklarovaných čísel výrobcu. Opäť sa potvrdilo, že metodika merania spotreby ani zďaleka neodzrkadľuje realitu bežnej užívateľskej praxe. Podľa papierov by mala totiž Mazda 2 priemerne spotrebovať 4,3 litra nafty na 100 km. Naša najnižšia dosiahnutá spotreba však bola 5,26 litra a najvyššia až 6,7 litra. Celková spotreba v prevažne intenzívnom mestskom a diaľničnom režime sa doteraz vyšplhala na 5,93 litra. Je to objektívny údaj, keďže meranie spotreby vychádzalo z najjednoduchšej a pritom najpresnejšej metodiky – opakovaným dotankovaním plnej nádrže.

## Namerané výsledky

### Údaje o prevádzke

Začiatkový stav tachometra	2 km
Konečný stav tachometra	7 364 km
Najazdených	7 362 km
Spotrebované palivo (nafta)	437 l
Spotreba oleja	0,1 l
Priem. spotreba na 100 km**	5,93
Počet povinných prehliadok	0

### Pružnosť

Stupeň	rýchlosť (km/h)	čas (s)
III.	40 - 60	3,45
III.	40 - 80	7,30
III.	40 - 100	12,05
IV.	60 - 80	4,95
IV.	60 - 100	10,25
IV.	60 - 120	17,60
V.	80 - 100	6,95
V.	80 - 120	16,10

### Zrýchlenie

akcelerácia	čas (s)
0 - 60 km/h	5,75
0 - 100 km/h	14,65
(15,5 podľa výrobcu)	
0 - 130 km/h	27,85

### Zrýchlenie

Dráha (m)	čas (s)	Rýchlosť
0 - 400	19,35	112 km/h
0 - 1 000	36,15	140,5 km/h



**Meranie dynamických parametrov** prebehlo v spolupráci so spoločnosťou Slovdekra. Presné údaje sme získali vďaka prístroju Flowtronic 206/209

FOTO PRAVDA: TOMÁŠ ANDREJČÁK

### Spotreba paliva na 100 km

Podľa výrobcu	4,3 l
Najvyššia počas testu	6,70 l
Najnižšia počas testu	5,26 l
Skutočná spotreba	5,93 l

### Maximálna rýchlosť

Podľa výrobcu	162 km/h
Nameraná	157 km/h

### Brzdná dráha

Počiatková rýchlosť	dráha
80,4 km/h	27,0 m

### Prevádzkové náklady

Náklady na palivo	19 473 Sk*
Náklady na olej	0 Sk
Servisné náklady	0 Sk
Celkové náklady	19 473 Sk
Náklady na 1 km	2,67 Sk
Závažné poruchy	žiadne
Drobné nedostatky	žiadne

\*priemerná cena za liter nafty 44,56 Sk

\*\*pr zapnutej klimatizácii

## Iné tváre novej „dvojky“



**Štvordverová dvojka** patrí nepochybne k najvydarenejším sedanom nižšej triedy. Bohužiaľ, vyrábať a predávať sa bude výlučne v Číne.

FOTO: MAZDA

Mazda 2 získala titul svetového auta roka ešte v čase, keď existovala len jedna jediná karosárska modifikácia. Medzičasom sa však predstavili hneď dve nové verzie. Modelový rad doplnil trojdverový hatchback a tak trochu utajovaný sedan, určený zatiaľ len pre čínsky trh.

Trojdvierová trojka je pre Mazdu významný marketingový krok, keďže posledný trojdverový hatchback, Mazda 323 z roku 1996, sa neskôr celkom vytratila z ponuky. V súčasnosti sa však trojdverovým autám nižšej triedy darí. Mazda predpokladá, že jej novinka by mohla mať na celkovom predaji 80-tisíc kusov plánovaných na tento rok, až 31-percentný podiel.

V porovnaní s pätdverovým hatchbackom je stredový stĺpik trojdverového hatchbacku posunutý o 163 mm viac dozadu. Jej športovú siluetu umocňuje nový tvar druhého bočného okna.

Zvlášť efektná je verzia 1,5 GT so 16-palcovými diskami, športovou mriežkou chladiča či nadstavenými podbehami a zadným spojlerom. Technicky sú obe verzie identické, no „trojdvierák“ je ešte o desať kilogramov ľahší.



**Dynamické línie** dvojky získali v trojdverovom vyhotovení ešte športovejší look. Zvlášť efektná je verzia GT so športovým paketom a 16-palcovými diskami.

To znamená až 110 kg úsporu hmotnosti v porovnaní s európskou konkurenciou.

Na európsky trh sa, bohužiaľ, nechystá verzia sedan, ktorú vyvinula Mazda špeci-

álne pre čínsky trh. A je to naozaj škoda. Kompaktná limuzína patrí bez okolov k dizajnersky najvydarenejším sedanom nižšej triedy. Na rozdiel od jej päť- a trojdvierových sestier ju budú vyrábať priamo v Číne. Na-

pokon, tu si odbila aj svoju svetovú premiéru na autosalóne v Gunagzhou. V ponuke budú len zážihové motory s objemom 1,3 (56 kW) a 1,5 (63, 77 kW) litra. (and)

—INZERCIA—

## PROFESIONÁLNE ÚŽITKOVÉ VOZIDLÁ FIAT. STAČÍ SI LEN VYBRAŤ



Kompletný rad Fiat Professional. Každá práca vyžaduje to správne vozidlo.

- Objem od 2,5 m<sup>3</sup> do 17 m<sup>3</sup>
- Užitočné zaťaženie od 610 do 2 045 kg\*
- Akcia klimatizácia zadarmo\*\*

www.fiatprofessional.sk

\* vrátane vodiča

\*\* v prípade financovania s **FiatProfessional Finance**

ÚŽITKOVÉ VOZIDLÁ UŽ OD NEPAMÄTI

