



Sportovnímu naturelu odpovídají efektní a výborně čitelné přístroje v samostatných hlubokých tubusech



Kvalitní a masivní kokpít zaujme zpracováním, středová konzola se natačí k řidiči



Uprostřed kokpitu najdete displej sdružující výstup navigace a informačního systému

# Trojka podruhé

Mazda 3 druhé generace vybrušuje povedený základ předchůdce. Zatímco na stranách 70 a 71 se seznámíte s historií vozu, na tomto místě přinášíme exkluzivní jízdní dojmy z Mallorky.

Kompakt japonské automobilky postavený na společném základu s Fordem Focus zažil hned po premiéře v roce 2003 úspěch – vyhrál českou anketu Auto roku 2004. Sportovní design, špičkový podvozek a obstojné motory měly „trojce“ prošlapat cestu k čelům prodejních hitparád. Na domácím trhu se ale neprávem přehlížena Mazda 3 nesetkala s kdovíjakým úspěchem, konkurovat ve specifickém hájemství Škody Octavia není žádný med. Druhá generace Mazdy 3 představená na bohošském autosalonu 2008 by chtěla ukousnout větší koláč nižší střední třídy, zuby na to má podle našich prvních jízdních testů ostré dost.

A zobraza začíná již první setkání. Sportovní design s výraznou maskou a protáhlými světlomety svádí smysly, muskulaturní linky se tváří sexy. Pětidveřový hatchback pokračuje v linii vzdáleně evokující shooting-brake, sedán připomíná větší sestru Mazda 6. Propracovanost dila šéfdesignera Kunihika Kurisa číší z každého milimetru karoserie a přenáší se i do interiéru.

Uvnitř se nabízí asociace s BMW – Mazda 3 totiž praktikuje k řidiči ori-

etovanou přístrojovou desku, která působí technicistním a skálopevným dojmem. Geny sportovce dává nejvo výraznými tubusy čitelných přístrojů s červeno-modrým podsvícením, k dokonalosti schází jen o něco nižší posaz v anatomictější tvarovaných sedadlech. Škoda kratších sedáků, také místa na zadních sedadlech bychom čekali o poznání víc. V golfu či octavii se sedí lépe.

Každopádně se s interiérovými etalony třídy může mazda rovnat dleňským zpracováním, ani u předšeriových automobilů jsme neobjevili žádné minusy. Avizovaný pokrok ve snížení vnitřní hlučnosti až o 11 % připisujeme na vrub eliminaci aerodynamických ruchů, od motoru či podvozku bychom si představovali v konfrontaci s Audi A3 či golfem ještě důslednější odstínění.

Už základní provedení potěší. Ideální motor – zážehová šestnáctistovka – uděluje vozu slušnou dynamiku

a příjemně zatahuje odspodu navzdor absenci proměnného časování ventilů, které pohání „věčný“ fetěz.

Po přesednutí do hatchbacku nás nepoouští příjemný dojem tuhosti a zároveň lehkosti, „trojka“ zhubla v průměru o 15 kg a torzní tuhost karoserie se zvýšila o 17 % použitím vysokopevnostní oceli. Díky tomu si můžete v zatáčkách dovolit hodně, na perfektní stabilitě se podílejí upravené přední mepersony a zadní víceprvková náprava. Elektrohydraulické řízení sice ztratilo trochu tuhosti a přesnosti, jeho lehčí ovládání však vyhoví většině řidičů. Brzdy a řazení patří na špičku, příjemná mechanická vazba se cení.

Zlatý hřeb znamenalo setkání s turbodieselem 2.2 MZR-CD, který našel útočiště po modelech 6 (prodej se rozblhál) a CX-7 (od podzimu v nabídce) také ve „trojce“. Hrubší, nikoli však rušivý běh dává najevo skrytý

potenciál, máme tu čest se silnější verzí High Power. Lavina 400 N.m se na kola přivalí v 1800/min, plynulý nárůst neznamenaá trakční problémy. Naftové svaly se připomínají i v rychlostech vysoko nad 100 km/h, kdy vůz dokáže stále aktivně zrychlovat. V ostrých zatáčkách ale cítíme vliv těžkého dieselu na výraznější nedotáčivost dávající polliček zábavnému handlingu šestnáctistovky. Na stráž každopádně stojí citlivá a plně vypínatelná stabilizace DSC.

Poslední doušek ze džbánu dala vychutnat okrajová verze 2.0 se samočinnou pětistupňovou převodovkou, kterou v průběhu roku doplní manuální alternativa. Proti 1.6 nepocítujeme výraznější výkonový posun, automat však řadí citlivě a rychle zejména v ručním módu. Dvooulitr navíc přináší nový katalyzátor s keramickými prvky snižující svými účinkem emise. Pozitivní první dojmy může jen potvrdit test, který chystáme s dubnovou premiérou.

**Libor Hlisenikovský**



Předchůdce se od roku 2003 v Evropě prodalo asi 472 000 kusů. Mazda 3 tvoří třetinu produkce hirošimské automobilky.





Čtyřveřová verze se prodloužila o 90 mm, svalnatý design jí přibližuje reprezentativní „šestce“. Kufř pojme 440 litrů.

STRUČNÉ TECHNICKÉ ÚDAJE					
	1.6 MZR	2.0 MZR	1.6 MZ-CD	2.2 MZR-CD LP	2.2 MZR-CD HP
Motor	záhř. čtyřválec DOHC	záhř. čtyřválec DOHC	přepřl. vznět. čtyřválec DOHC	přepřl. vznět. čtyřválec DOHC	přepřl. vznět. čtyřválec DOHC
Zdvihový objem	1560 cm <sup>3</sup>	1999 cm <sup>3</sup>	1560 cm <sup>3</sup>	2184 cm <sup>3</sup>	2184 cm <sup>3</sup>
Výkon	77 kW při 6000/min	110 kW při 6500/min	80 kW při 4000/min	110 kW při 3500/min	136 kW při 3500/min
Točivý moment	145 N.m při 4000/min	187 N.m při 4000/min	240 N.m při 1750/min	260 N.m při 1800-2600/min	400 N.m při 1800-3000/min
Převodovka	přímá řazená pětistupňová	samočinná pětistupňová	přímá řazená pětistupňová	přímá řazená šestistupňová	šestistupňová přímá řazená
Pohotovostní/úžitková hmotnost	1180/590 kg	1285/570 kg	1280/570 kg	1395/570 kg	1395/570 kg
Najvyšší rychlost	184 km/h	205 km/h	185 km/h	205 km/h	213 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	12,2 s	10,6 s	11,0 s	9,2 s	8,2 s
Kombin. spotřeba (na 100 km)	6,3 l	7,7 l	4,5 l	5,4 l	5,6 l
Základní cena	zatím neurčena*	zatím neurčena*	zatím neurčena*	zatím neurčena*	zatím neurčena*

\*Hmotnosti a spotřeba od dubna 2009. Údaje platí pro hatchback.



Pořízek: silný turbodiesel má vybrané chování, docela však zatěžuje přední nápravu. Nástup 400 newtonmetrů probíhá hladce.



Zavazadelník hatchbacku nabídne 340 litrů, nakládací hrana se kvůli tuhosti karoserie nachází relativně vysoko

### Trí otázky



**Kunihiko Kuriso,**  
šéfdesignér Mazdy 3

#### Kde jste hledal inspiraci pro novou Mazdu 3?

Cestu k inovativnímu směru aplikovanému na modelech 2 a 6 nám ukázaly studie Nagare a Kyōra, jejich prvky jsme užili i v případě trojky, která nadále rozvíjí styl Zoom-zoom.

#### Na jaké své dílo rád vzpomínáte?

Určitě na první počín, Mazdu 323 z roku 1989, pak na malé sportovní kupé MX-3 z roku 1991 a rovněž na originální první 323F z téhož roku.

#### Čemu se věnujete ve volném čase?

Spoustu mi ho zabere silniční cyklistika, sportovní italské kolo Pinarello mě navíc inspirovalo ke tvarům nové Mazdy 3.

**Výrazná „tlama“ působí přirozeněji než u peugeotů. Hatchback se protáhá až o 55 mm do délky, výška vzrostla o 5 mm, rozvor zůstal zachován.**

### ROZMĚRY

	Hatchback	Sedan
Vnější rozměry	4460 x 1755 x 1470	4580 x 1755 x 1470
Rozvor	2640 mm	2640 mm
Zavazadelník	0,340/0,880 m <sup>3</sup>	0,430 m <sup>3</sup>

### PÁR SLOV

► **MPS na podzim:** ostrá verze poháněná turbomotorem 2.3 DISI se ukáže stále jen s pohonem předních kol na podzim 2009.

► **Hi-tech v praxi:** Mazda 3 je nabídná moderními prvky – natáčecími bixenony, startovacími tlačítkem, bezklíčovým vstupem, signalizací mrtvého úhlu zrcátek, hi-fi Bose...

► **Žádný apríl:** v dubnu 2009 se objeví Mazda 3 na českém trhu ve všech verzích, základní cenu zatím neznáme.