



TECHNIKA

SROVNÁVACÍ TEST

Honda Accord 2.2 i-DTEC vs. Mazda 6 2.0 MZR-CD SDN vs. Toyota Avensis 2.2 D4-D 5 dv

Text: Libor Hlisenikovsky a Roman Poláček Foto: Jiří Křenek a Josef Zěček

Testy Světa motorů

SM 33

Vyše 11. 8. 2008

Seznam testů: LPS vs. Diesel
a nově také Subaru Legacy

SM 34

Vyše 13. 8. 2008

Seznam testů: Škoda Octavia
vs. Škoda Superb

SM 35

Vyše 23. 8. 2008

Seznam testů: Honda Accord
vs. Mazda 6 vs. Toyota Avensis

SM 36

Vyše 1. 8. 2008

Seznam testů: Nissan Micra vs.
Škoda Scala vs. Toyota Yaris



Trojice japonek

Dvě japonské novinky - Mazda 6 a Honda Accord - nás donutily postavit je vedle sebe. Svůj samurajský meč ale přibrousila slevou i starší Toyota Avensis!



Ceny vybraných konkurentů

Alfa Romeo 159 1.9 JTDm 16V/110 kW Medium	760 000 Kč
Audi A4 2.0 TDI/130 kW	803 300 Kč
BMW 320d/130 kW	911 331 Kč
Citroën C5 2.0 HDi/100 kW Comfort	719 900 Kč
Ford Mondeo 2.0 TDCi/103 kW Titanium (5 dv.)	676 990 Kč*
Hyundai Sonata 2.0 CRDi/103 kW Premium	639 900 Kč
Kia Magentis 2.0 CRDi/103 kW Style	629 900 Kč
Lexus IS 220d/130 kW	809 000 Kč
Mercedes-Benz C 200 CDI/100 kW	769 000 Kč
Mitsubishi Lancer 2.0 Di/103 kW Inform	529 900 Kč
Opel Vectra 1.9 CDTi/110 kW Elegance (4 dv.)	679 900 Kč*
Peugeot 407 2.0 HDi/100 kW Premium	765 900 Kč
Renault Laguna 2.0 dCi/110 kW Expression	789 900 Kč
Škoda Octavia 2.0 TDI/103 kW Ambiente	579 900 Kč*
Volkswagen Passat 2.0 TDI/103 kW	739 900 Kč*

* cena včetně slevy

Existuje několik skupin motoristů, kteří volí vozy střední třídy či auta těsně pod ní. Zarytí patrioti si v garáži nedokáží představit nic jiného než Octavii, „vyšší šlechta“ neustále blahofečí své turbodieselové passaty. Jisté, tyto manažerské vozy mají své nesporné kvality, vedle nich se ale trochu zapomíná na japonské alternativy.

Jejich přednosti navíc potvrdilo obsazení čelních příček v našem teoretickém srovnání nejlepších aut v hlavní kategorii – Avensis vyhrál střední třídu, Mazda 6 zaujala čtvrtou pozici stíhána pátou Hondou Accord (více na stranách 6–10 tohoto čísla).

Proto jsme usedli za volantů japonských středopolařů, abychom zjistili, jak se věci mají. Vše samozřejmě v nejoblíbenějších turbodieselových motorizacích. Obstojí dvě čerstvě suší z kuchyně Hondy a Mazdy proti uleželému saké od Toyoty?

CENA A VÝBAVA

Široká nabídka

Při porovnání verzí SM pro vozy střední třídy se v našem testu ukázala v nejlepším světle Mazda 6. Na splnění výše uvedených požadavků totiž stačí i její základní výbava CE, se čtyřdvéřovou karoserií a motorem 2.0 MZR-CD/103 kW nabízená za lákavých 659 900 Kč. Vybrat ovšem můžete také ze čtyř dražších specifikací, což znamená nadprůměrně pestrou nabídku. My jsme testovali zlatý střed – provedení TE Plus za 759 900 Kč, které se chlubí například xenonovými světlomety, sedmnáctipalcovými koly či špičkovou audiosoupravou Bose.

Bez liftbacku

Čtyřdvéřová Honda Accord s motorem 2.2i-DTEC/110 kW je k dispozici se třemi stupni výbavy. Požadavky verze SM opět plní již základní Elegance, nabízená za 709 000 Kč. Také tuto částku můžeme považovat za příznivou, zvláště když nároky verze SM převyšuje podstatně výrazněji než mazda (viz tabulka). Testovaná prostřední specifikace Executive navíc obsahovala například xenonové světlomety, el. ovládané

střešní okno, el. nastavitelné sedadlo řidiče i spolujezdce, kožené čalounění, vyhřívání předních sedadel, zadní parkovací senzory a perfektní Premium Audio System. Nevýhodou Accordu zůstává absence pětidveřové karoserie typu liftback. Oba soupeři ji nabízejí, u Hondy si musíte nechat zajít chuť.

S kompromisy

Trochu složitější situace nastala v případě Toyoty Avensis. Jelikož se nám nepodařilo schnat čtyřdvéřovou karoserii, museli jsme se spokojit s pětidveřovým liftbackem, který je o 20 000 Kč dražší než sedan. Při hodnocení ceny to sice vůz mírně znevýhodňuje, to ovšem vyvažujeme zlepšením známky o čtvrt stupně za zavazadlový prostor (výrazně lepší přístupnost než u sedanu). Další komplikace spočívá v importérově nabídce motoru 2.2 D-4D/110 kW pouze s luxusnější ze dvou nabízených výbav Exclusive. Požadovaná cena 859 900 Kč se proto může zdát poměrně vysoká, ovšem pouze než si uvědomíme, že verze SM překonává mimořádně hojným počtem prvků nad tento rámec (viz tabulka). Proto jsme Avensisu známku za cenu a výbavu výjimečně zlepšili o celý stupeň. Dodejme ještě, že se jedná o snížené ceny nabízené v rámci akce 08 Edition. Nižší stupeň výbavy Edition se kombinuje pouze s motorem 2.0 D-4D/92 kW (cena za 5dv. provedení 749 900 Kč). Výkony této verze by ovšem s konkurenty v testu nebyly srovnatelné.

PROSTOR A POKOHLÍ

Obfík

Přestože to podle rozměrů nevypadá, uvnitř nabízí nejvíce prostoru Toyota

Avensis. Její konstruktéři využili vnitřní prostor do posledního milimetru a výsledkem jsou přesvědčivé hodnoty zejména v podélném směru. Vyšší karoserie navíc vytváří dojem vzdušnosti,

ani svažující se střeška liftbacku neukrajuje cenné milimetry hlavám zadních cestujících. Jen se šifkou se Avensis pere, na jeho palubě se užší karoserie projeví intimnějším kontaktem spolu-

jezdčů. Ale třeba to někdo bere jako klad...

Pochválit však rozhodně nelze polohu za volantem, položno sedadla. Sedí se v nich i v nejnižší poloze nepřírozně vysoko a navíc - člověk do sedaček nezapadne, ale trní jakoby na nich. V Avensisu se budete rozhodně lépe cítit vzadu - ideálně umístěná lavice perfektně podepírá nohy, dlouhé opěradlo poskytuje sklon tak akorát, nechybí výklopná loketní opěrka a dostatek prostoru pro kolena.

Ty opěrky

Mazda 6 se na první pohled tváří jako prostorný sedan s příjemnými a pohodlnými sedadly. Ano, místa nabízí mazda díky nejdelšímu rozvoru spoustu, to se týká hlavně prostoru pro kolena zadních cestujících. Ti se však musí smířit s nefunkčními hlavovými opěrkami. Bohužel je nelze vysunout téměř vůbec, čímž nechrání hlavy pasažérů ani konfekčních velikostí. Jinak se v šestce bydlí výborně a sedačky nás dokázaly podržet za každé situace. Na delších trasách jsme z nich vystupovali vždy svěží.

Pani široká

Už od pohledu se tváří honda jako hodně široká, což potvrzuje pohled do technických údajů: šířka = 1840 mm! Díky tomu nabízí příčného prostoru jako vozy vyšší střední třídy. Accord má v genech prvky sportovního sedanu a u těch se příliš nehraje na pohodlí zadních pasažérů. Proto jsme honě naměřili o poznání méně místa na kolena vzadu, vyšší postavy ho nebudou mít nazbyt.

Vpředu ale panuje dokonalý komfort díky zmíněné šířce kabiny, které sekundují velkorysá sedadla. Sice by jim slušela delší opěradla, v praxi se však handicap příliš neprojeví. Spíš oceníte dokonalou polohu za volantem, i sportovci rádi sedící téměř na podlaze neodejdou s nepořízenou. Tak se má sedět ve sportovním sedanu!

Souboj koncepcí

Jak jste si všimli, do testu přijel Avensis s výhodou karoserie liftback. Díky ní se do kufry toyoty nakládaly věci jedna radost a ani s jejich počtem jsme se nemuseli nijak omezovat. Základních 510 litrů se totiž dá díky pravidelnému tvaru dokonale využít. Kому by to nestačilo, sklolí do ukázkové roviny zadní opěradla a vykouzlí 1320 litrů.

Základním objemem 519 l mazda sice Avensis přeprala, logicky však nabízí do stupňovitě zádě horší přístup. Když vykloupíte podlahu, poznáte, co znamená smíšené pocity. Kam zmizela rezerva? Místo ní zde najdete jen dvě při-

ÚDAJE O TESTOVANÝCH VOZIDLECH



Se třemi japonskými vozy střední třídy jsme ve městě, po okresních a na dálnicích nejeli 1240 km.
Honda Accord obouletu pruměrně Yokohama Decibel E70 225/50 R17, Mazda 6 přifila na pneu Bridgestone Potenza 215/50 R17, Toyota Avensis používala pneu Goodyear Eagle NCT5 215/50 R17. Během testu bylo sucho a jasno, teplota kolem 28°C.



Honda Accord 2.2 i-DETC Mazda 6 2.0 MZR-CD Toyota Avensis 2.2 D-4D 150 (5 dv.)

ZÁKLADNÍ ÚDAJE OD VÝROBCE

Motor	předp. vznět. čtyřválec	předp. vznět. čtyřválec	předp. vznět. čtyřválec
Zavíhový objem (cm ³)	2199	1998	2231
Maximální výkon (kW/ot. za min.)	110/4000	103/3500	110/3600
Největší točivý moment (Nm/ot. za min.)	350/2000-2500	330/2000	310/2000-3200
Převodovka	manuální šestistupňová	manuální šestistupňová	manuální šestistupňová
Délka x šířka x výška (mm)	4725 x 1840 x 1440	4735 x 1795 x 1440	4645 x 1760 x 1480
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2705, 1595/1600	2725, 1550/1550	2700, 1505/1510
Pohotovostní/užitelná hmotnost (kg)	1535/495	1500/535	1525/445
Objem zavazadelníku (l)	467	519	510/1320
Objem nádrže paliva/dojezd (l a km)	65/1101	64/1142	60/1016
Nejvyšší rychlost (km/h)	212	204	210
Emise CO ₂ (g/km)	155	149	156

CENY A NÁKLADY

Základní cena s testovaným motorem/cena verze SM (Kč)	709 000/709 000	659 900/659 900	659 900*/659 900*
Vybraná výbava nad rámec verze SM	MS, AOH, T, OS, PP, LK, R+CD, DK	AOH, LK, R+CD	LK, VPS, PP, DK, R+CD, NAV, T, KA, MS, DS, XE, DK,
Cena konkrétního testovaného vozu (Kč)	809 000	759 900	859 900
Zůstatková hodnota po 5 letech (Kč)	215 325	213 123	202 359
Světelnomet/zadní sdružené světlna (Kč)	8562/3821 + 3115	8120/3686 + 3998	14 415/2961
Přední/zadní nárazník (Kč)	11 719/11 170	10 646/8033	8694/6894
Přední blatník (Kč)	6239	5084	5273
Čelní sklo (Kč)	10 175	8098	8475
Brzdové destičky + výměna (Kč)	4859 + 884	6826 + 813	4234 + 1224
Cena práce v servisu (Kč/hod.)	631	678	720
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km (Kč)	26 949	22 750	21 260**
Záruky: celkem/lak/neprorazitelná karoserie (roky)	3 nebo 100 000 km/3/12	3 nebo 100 000 km/3/12	3 nebo 100 000 km/3/12

Poznámky: *Cena verze Světla motorů je nejnižší hodnota, za kterou lze vůz objednat. **Cena verze Světla motorů je nejnižší hodnota, za kterou lze vůz objednat. DOP - daň z přidané hodnoty, VPS - vozidla vybavená centrálním uzamčením, s elektricky ovládanými okny a vnitřními opěrkami sedadel, výhled z uzavřeného zadního křídla a klimatizací, Nye - nejnižší výhled, KZ - výhled z uzavřeného zadního křídla, T - bezpečnost, DS - dálniční servos, PP - přední pojezd, LK - lžka kola, R+CD - rozchod kol, DK - dvojitelné klimatizace, XE - servos dálniční, KA - klimatizace, NAV - navigační systém, VPS - vyřazení systému, ** do ujetí 100 000 km

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Pružnost na 4. RS (80-100 km/h)/5. RS (80-120 km/h) (s)	6,9/9,2	7,7/10,2	9,1/11,0
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h (ot./min)	2400	2200	2200
Naměřená spotřeba paliva (l/100 km)	7,1	7,0	6,9
Měření hluku, 4000 ot. na dvojkou, /2000 ot. na pětiku (dB)	65,9/67,2	69,7/65,8	66,5/65,3
Brzdný čas z 50/90/130 km/h (s)	1,53/2,59/3,52	1,42/2,55/3,46	1,54/2,71/3,63
Místo podélné/na kolena ideál (cm)	140/9	143/15	145/14
Vertikální prostornost P/Z, místo nad hlavou P/Z (cm)	94/91, 3-9/4	100/89, 1-13/4	97/89, 2-10/5
Šířka interiéru P/Z, šířka v loktech P/Z (cm)	137/135, 153/151	133/135, 147/149	129/129, 147/144
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo (cm)	49 x 51/50 x 53	50 x 52/48 x 49	49 x 53/48 x 54
Rozměry opěradla řidiče (délka x šířka) (cm)	63 x 52	62 x 51	60 x 50
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka) (cm)	45 x 101	47 x 109	121 x 97
Výška dolní hrany kufra (cm)	67	73	73

Poznámky: Místo podélné - součet vzdálenosti od předního opěradla a sedadla led zadní sedačky k opěradlu sedadla řidiče a od předního opěradla a sedadla řidiče k nejnižšímu místu pedálů desky. Místo nad kolena ideál - výhled z uzavřeného zadního křídla a klimatizací, Nye - nejnižší výhled, KZ - výhled z uzavřeného zadního křídla, T - bezpečnost, DS - dálniční servos, PP - přední pojezd, LK - lžka kola, R+CD - rozchod kol, DK - dvojitelné klimatizace, XE - servos dálniční, KA - klimatizace, NAV - navigační systém, VPS - vyřazení systému, ** do ujetí 100 000 km

POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI

Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	9,7 (o 23 % horší)	10,5 (o 33 % horší)	9,3 (o 18 % horší)
BMW 320d/130 kW	7,9 s (100 %)		
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) (l/100 km)	7,5/4,9/5,9 (o 26 % horší)	6,7/5,0/5,6 (o 19 % horší)	7,6/4,9/5,9 (o 26 % horší)
BMW 318d/105 kW	4,7 (100 km (100 %))		
Cena verze Světla motorů (Kč)	709 000 (o 34 % horší)	659 900 (o 25 % horší)	659 900* (o 62 % horší)
Mitsubishi Lancer 2.0 Di-D/103 kW (Inform)	529 900 Kč (100 %)		

* včetně dotací státu

hrádky a lepicí sadu na opravu defektu. Na přání našťstí výrobce vůz vybaví klasickým rezervním kolem.

Nejsem tady kvůli stěhování, jako by křičela honda. Kvůli zavazadelníku si Accord stejně nikdy kupovat nebude.

467 l velmi nepravidelného tvaru patří mezi nejhorší hodnoty ve střední třídě. Bohužel se ani jinak dokonale zpracovaná honda nevyhnula absenci čalounění stropu kufru. Co ty plechy, třecí dráty a obnažené reproduktory?

Jak komfortní?

Usedlý charakter toyoty jde ruku v ruce s nabízeným jízdním komfortem. Podvozek Avenisusu dokáže odfiltrovat nerovnosti o něco efektivněji než honda, mazda nám přijíhá nejtvrdší. Její turbo-

diesel se navíc ozýval ze všech nejvýrazněji.

Tlačítkovaná

Honda v sobě ukrývá spoustu funkcí, které prostě musíte něčím ovládat. Pro-



Údaje palubního počítače, klimatizace a audia se zobrazují na centrální displej



Všechny cestovní drobnosti pojme schránka před spolujezdcem

lhravost, lehkost, přesnost - Mazda 6 se proplétá kužely jako lasička a baví nás



Mazda si musela vytažit s dvojitřím, nijak zviášť jí to však nehendikovalo



Jednoduchost mazdy se promítá i do dveřních výplní, stereo Bose hraje výborně

Kufr šestky pravidelného tvaru pojme nejvíc zavazadel z testu



Ovladači na volantu se obsluhuje většina funkcí vozu. Chce to cvik.



Vnitřní madlo výrazně omezí zašplnění ruky při zavírání víka



Žádá rezerva, jen dvě přihrádky a lepicí sada s kompresorem



Asi jaké automobily mají chvátýhodný zvuk chrání přb lřísti



Jasná a přehledná palubní deska řidiče ničím nerozptyluje, použité materiály jsou v pořádku



Děky rekordnímu revzoru si kolona hová, ale nízkoučké opěrky hlavy krk neochrání



Posaz stejně jako u honďy na jedničku, místa v příčném směru o něco méně

tože chybí sdružený obslužný systém (jako iDrive u BMW), nezbyvá než se smířit s velkým množstvím tlačítek – u sedmdesátého jsme přestali počítat. Zorientovat se v nich vyžaduje trochu úsilí, chce to delší zvyk.

Trénink je potřeba i v případě sdruženého ovládní klimatizace, audia a palubního počítače Mazdy 6 z volantu. Systém se však nakonec ukázal jako docela intuitivní.

Toyota si na nic nehraje a funkce se u ní obsluhují pěkně postaru. Páčky a tlačítka sice neoslňují tak precizním chodem a zpracováním jako u hony, vše je ale jasné na první pohled.

MOTOR

Honda umí

Dlouholeté zkušenosti z formule 1 se musí někde projevit – třeba na motoru. Když přišla Honda se svým první vlastním turbodieselem 2.2 i-CIDI, dlouho se vyhýbal na výsluní nejlepších čtyřválcových nafáků. V započaté tradici se rozhodl Accord pokračovat i v případě inovovaného agregátu i-DTEC. Ke zlaté motorové medaili z testu mu dopomohl sametový chod, mohutný točivý moment s plynulým nástupem od nejnižších otáček společně s obstojnou dynamikou, nejlepší elasticitou a maxi-

mální rychlosti. Za své služby sice žádá vysokou naftovou daň, proti soupeřům však nejde o nic dramatického. V průměru jsme dosáhli 7,1 l/100 km, na čemž se podílela i kratší šestka nutící motor k práci ve vyšších otáčkách na dálnici.

Čtyři pállitry...

...stačí slabším jedincům v případě piva k dobré náladě. Turbodiesel mazdy si s tímto objemem vystačí k rozpořbování sedanu střední třídy a ani se nezadýchá. O dvě deci nižší objem dává 103 kW, ale zároveň 330 N.m. S těmito parametry sice na Accord a Avensis ztrácí zejména v dynamice a maximálce,

o propastné rozdíly však nejde. Jestli jsme v případě nižší kubatury čekali i menší spotřebu, praxe potvrdila opak – na testovací trase spálila mazda za 100 km rovných 7 l nafty, tedy téměř stejně jako objemnější soupeři.

Slabší stačí

Toyota má v nabídce kromě dvoulitrového turbodieselu ještě objem 2,2 l ve dvou výkonových stupních – 110 a 130 kW. Pro naše účely jsme sáhli jako většina zákazníků pro slabší dva-dvojkou, která naprosto dostačuje. Projevem příjemný pohon dává Avensisu nejlepší dynamiku z testované trojky za cenu nej-



Na objem a skladnost přihrádky před spolujezdcem si nebudete stěžovat



Loketní opěrka toyoty byla prakticky rozdělena na malé prostůvky



i Avensis

Na Avensisu jsou i při jízdě znát roky - chybí jí sofistikovanost podvozku, ESP zasahuje horlivě



Nejlepší dynamika, nejmenší spotřeba, ale nejhorší pružnost - D-4D



Loketní opěrka je čalouněna příjemnou imitací kůže, plasty trochu zůstávají

Díky výklopné stěně byl do kufru ideální přístup



Na rozdíl od mazdy byla u toyoty v kufru počítána rezerva



Tlačítka u toyoty se ovládají snadno a jednoznačně



Avensis zpřijemňoval jízdu roletkou na zadním okně



Sklon opěradla a výškové seřizování sedadla probíhá „pumpováním“



Sedivá přístrojová deska ničím nezaujme, alespoň je přehledná a dobře zpracovaná



Na zadním sedadle si nejvíce pohovíte v toyotě. Všimněte si velkorysé délky opěradla.



Přední sedadla nejsou nepohodlná, ale přesto jsme se v nich necítili příliš dobře

nižší spotřeba – v pohodě se dostanete pod sedmilíetrovou hranici – my jsme jezdili za 6,9 l/100 km. Jen se musíte přenést přes citelnější turbodělost a také po stránce pružnosti avensis za svůjí dvěma soupeřícími poněkud zaostává.

JÍZDA

Polykačka zatáček

Kdyby BMW vyrábělo předokolky, jezdily by jako Mazda 6. Stačí? Ne vážně, šestka se projevuje při jízdě nejlépe, jak může – s nepředstíraným chůčem očekává každou další zatáčku, aby si ji mohla zhltnout. Za asistence jistých a neúnavných brzd se přiblížíte oblouku, přesným řízením s posilovačem nastaveným tak akorát trefíte správnou stopu, namíříte kola na střed zatáčky a pod plynem se jí prosmyknete. Zkušenější oceňují neutrální chování se snadno vyprovokovatelnou a učebnicově čitelnou lehkou přetáčivostí. A do toho přesné a návykové mechanické (leč pro někoho tužší) řízení. Mazda 6 nás prostě bavila tak, že bychom málem přehlédli přece jen tvrdší odpružení.

Stabilita na šest...

...znamená Accord. Jeho podvozek sice není tak návykově hravý jako u lehoučké šestky, honda ale zatáčí rovněž náruživě. Při slalomu a vyhýbacím manévru se přesto ukázalo gumovější řízení s pomalejším převodem. V běžném provozu se to však neprojevilo. Zato oceníte stoprocentní jistotu v každé situaci včetně brzdění ze zákonom zakázaných rychlostí – Honda drží stopu jak žid víru. Brzdy sice na mazdu lehce ztrácejí, pedál hony ale boduje uživatelsky příjemnějším naladěním. Čistou jedničku zaslouží Accord za řízení šestistupňové převodovky kratičkou

páku jako z pravověrného sportáku. Thumení nerovnosti sice nedosahuje takové úrovně jako v Avensisu, tuhá karoserie a velkorysejší odpružení si s nimi však poradí lépe než Mazda 6.

Kočár pohody

Celkově klidný a nevýrazný charakter Toyota Avensis se promítá i do dojmů z jízdy. Na rozbité okresce sice k posádky nepustí rázy od nerovnosti, na nějaké závodní či zábavu za volantem ovšem u Avensisu zapomeňte. Limity jeho podvozku leží níž než u hondy, neku-li mazdy, stabilizace (navíc nevyplnitelná) se hlásí o slovo mnohem dříve a nepřijemně vehementně. V krizi tuhnutí řízení neposílá k rukám řidiče tolik informací a jeho přesnost nedosahuje úrovně obou soupeřů stejně jako brzdy. Po opakovaném brzdění ze 130 km/h se navíc projevil jejich sklon k vadnutí. Razení dlouhých pák pak vykazovalo větší nepřesnosti a delší chod. Na jízdě se prostě věk Avensisu projevuje nejvíce a nástupce by to určitě měl zlepšit.

CELKEM

Teorie a praxe jsou dva světy. Jak jinak si vysvětlit triumf Toyota Avensis v porovnání hlavního tématu a její prohu ve srovnání tváří v tvář modernějším soupeřům? Ať tak či onak, Avensis pomalu dosluhuje a jeho nástupce už přechlápne za branami letošního pařížského autosalonu. Stále však dokáže nabídnout méně náročným klientům pohodlí, prostornost, příjemné vystupování a pro někoho žádoucí nenápadnost.

Těsně druhá skončila v našem klání Honda Accord osmé generace. Ocenili jsme působivý interiér a zpracování spolu se stabilním podvozkem a špičkovým motorem. Navíc, nová cenová politika

Hondy z něj nedělá dříve nedostupný luxus. Nelze však také přehlédnout omezený prostor pro zadní cestující, stejně jako menší a neprakticky tvarovaný zavazadlový prostor.

Mazda 6 se řadí k vůbec nejlepším vozům střední třídy, což potvrdila i vítězství v tomto testu. Designem, vnitřní prostorností a podvozkem jsme již byli okouzleni několikrát.

HODNOCENÍ			
	Honda Accord 2.2 i-TEC	Mazda 6 2.0 MZPCCD	Toyota Avensis 2.2 D-4D 150 (15 kw.)
Za testované oblasti se uděluje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům			
CENA A VÝBAVA			
	2,00	2,25	3,00
DOJEM			
design	1,80	1,00	2,00
dílenká zpracování	1,00	1,25	1,50
průměr	1,25	1,13	1,75
PROSTOR A POKODLÍ			
prostornost a variabilita	2,00	1,25	1,25
sedadla	1,25	1,75	2,25
zavazadelník	1,75	1,25	1,00
jízdní komfort	1,75	2,00	1,50
ovládací prvky	2,00	1,50	1,25
průměr	1,75	1,55	1,45
MOTOR A PŘEVODOVKA			
dynamika	2,00	2,50	1,75
pružnost	1,80	1,75	2,00
spotřeba	2,25	1,75	2,25
průměr	1,88	2,00	2,00
JÍZDA			
řazení	1,00	1,25	1,75
řízení	1,50	1,25	2,00
brzdy	1,25	1,00	1,75
ovladatelnost	1,25	1,00	2,00
průměr	1,25	1,13	1,68
CELKEM			
průměr celkem	1,63	1,61	2,02
závěrečné pořadí	2.	1.	3.

Jak známujeme

Každá známka se odvíjí od nejlepšího vozu v daném segmentu (tentokrát uvažujeme modely na pomezí nižší střední a střední třídy a modely střední třídy) a hodnocené oblasti. Měřitelné a počítatelné parametry se známkuji podle odstupu od leadera – každých 5 % ztráty znamená čtvrt známky odstupu. Příklad – pokud uvažujeme vznětové motory o objemu 2,0-2,2 l, má nejlepší zrychlení BMW 320d – 7,9 s. V hodnocení dynamiky by tedy dostalo známku 1, stejně jako auta zrychlující na tuto rychlost maximálně za 8,3 s. Hodnota zrychlení od 8,3 do 8,7 s by znamenala známku 1,25 atd. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení vzhledu či zpracování auta – vždy se snažíme vyčísit ztrátu na litora. V některých disciplínách můžeme známku upravit o čtvrt či půl stupně, pokud chceme zohlednit nějakou zásadní skutečnost – například nadprůměrnou variabilitu, extrémní cenu náhradních dílů a servisu, nadstandardně dlouhou záruku atd.

POŘADÍ

Mazda 6 2.0 MZP-CCD



- podmanivý design
- agilní jízdní vlastnosti
- velmi účinné brzdy

- kratší zadní opěrky hlavy
- menší komfort odpružení

celkem 1,61

výsledná známka

2+

Honda Accord 2.2 i-TEC



- luxurní interiér
- výborný motor
- jistý podvozek
- méně místa vzadu
- členitý zavazadelník

celkem 1,63

výsledná známka

2+

Toyota Avensis 2.2 D-4D 150 (15 kw.)



- komfortní odpružení
- prostor a komfort vzadu
- přístupnost zavazadelníku

- pokloha za volantem
- pomalé řízení, slabší brzdy

celkem 2,02

výsledná známka

2

Tento test proběhl ve spolupráci s mezinárodním letištěm Mnichovo Hradiště



DOJEM

Moderna

Stačí jediný pohled a máme jasno. Mazdē 6 navrhli designēři nejhezčī outfit, kdýž v nēm skloubili čistotu, eleganci, výrazné linky, to vše zamíchali a okofenili sportovním dojmem. Jen se podívejte na šipovitou masku, do níž se akčně vlévá kapota, bicepsovitē přední blatníky, malou zasklenou plochu nebo krátkou vysokou záď s nepřehlédnutelnou odrtovou hranou. Na notoricky známou reklamní větu Mazdy: „Jak se vám líbí?“ odpovídáme jasně – líbí, a moc!

Uvnitř razí šestka nekonfliktní a moderní pohled na věc. Výsledek působí přehledně, hodnotně, svēbytně a přesvědčuje vysokou kvalitou. Jenže své argumenty přednese i Honda...

Technoid

Sportovní linky v rytmu techna rozehrává osmá generace Accordu. Její tvary sice nejsou tak křišálové jako u mazdy, po chvíli divání si ale na hrany a zlomy zvyknete a souhlasně kývnete hlavou jako my. V kombinaci s tmavě modrou metalizou (bez příplatku) vyniknou chromované kliky a rámečky oken, na masce se ale nemuselo tímto lesklým

materiálem tolik břit. Co nám vadilo? Rozhodně oranžové přední blíkače – nenosí se už hodně dlouho...

Otevíráme dveře a po krátké chvíli pobytu máme jasno – před tímto průmioým interiérem se musí mít na pozoru i jinak nedostížná Audi A4. Vážně, nový Accord stanovuje materiály a zpracování standardy dokonalosti střední třídy. A vizuální dojem? Rovněž na jedničku!

Starousedlík

Až na sportovní lahůdky Celicu, Supru či MR-2 Toyota ve svém portfoliu nikdy nenabízela designově výraznější

model. Avenis není výjimkou – uspokojí ty, jež chtějí nenápadného služebníka, kterého jim nikdo nebude závidět ani krást. Sedá myška testu nás dokázala zaujmout jen litými 17" koly – všimněte si, jak se zdají být proti stejnému velkým ekvivalentům hony větší. Zajímavé...

Po venkovní exkurzi jsme nečekali uvnitř žádný estetický výkřik a skutečně se tak nestalo. Interiér Avenisu ničím neupoutá, na druhou stranu si na něj každý rychle zvykne a nic ho nebude rozptylovat. Nejmodernější konkurence ale tomuto modelu ujíždí. Projevuje se to i na obvyčejnějších materiálech, zpracování však hodnotíme jako nadprůměrné.



Všude samá tlačítka. Na palubní desce Hondy Accord jich najdete přes 70, je třeba se déle orientovat

Jednoduché závěsy ukrájí další cenný prostor z podprůměrného kufru hony



Accord

Accord sice nezatáhí tak dychtivě jako šestka, je ale o trošku stabilnější



Honda sází na objem 2,2 l, má největší toč. moment a nejkultivovanější projev



Na výpíních dveří je vidět, jak si s Accordem jeho tvůrci pohráli do posledních detailů

Cenitý kufr patří k největším stabilním



Střešní okno dostanete u vybavy Executive bez příplatku



Pod podlahou zavazadelníku nalezneme dojezdovou rezervu a srovnané nářadí



Zespodu uchycený plynový pedál se používá zřídka, nám vyhovuje



Kaňku na dokonalém zpracování dělá Hondě nechalouněná část zavazadelníku



V kokpitu Hondy se kvalitními plasty nešetřilo. Všimněte si sportovně subtilní radiční páky.



Vzadu se proti konkurenci musíte uskromnit, nástup krátkými dveřmi taky není nic moc



Rozměrná sedadla nepostrádají anatomické kontury ani v ramenu, pohodlím si vás získají