

SROVNÁVACÍ TEST

generaci, ovšem s výrazně vyšším tahem. Ta uměla běžně jezdit za 6,5 litru na 100 km. To současná 1.5 Turbo má větší apetýt, ovšem s ohledem na nabízenou dynamiku si stále počíná střídme. Výrobce udává 5,7 litru, my jsme jezdili za rovných sedm litrů.

Motor mazdy není zvláštní jen svou unikátní technikou, ale rovněž projevem. Z hlediska rozložení tahu převládá v jeho případě linearita. Dle výrobce by měl motor až 80 procent času strávit v režimu, kdy se svíčkou zapaluje pouze malá část směsi v jejím okolí, zbytek se vznítí z důvodu nárůstu teploty ve válci. V praxi se motor projevuje podobně jako diesellové agregáty. Odspodu hutně zabere, síla pocitově graduje do středních otáček, ale dále se už nic moc neděje. Pro defenzivní řidiče je však unikátní čtyřválec mazdy příjemně dynamický. Honda však akceleruje rychleji, a to jak v pružnosti, tak také z klidu. Důvod pro lepší pružné zrychlení civiku hledejme v příznivější momentové charakteristice, za lepším zrychlením z místa zase stojí nižší pohotovostní hmotnost hondy: 1292 kg oproti 1446 kg mazdy. Přitom právě mazda se stále prší, jak lehká vyrábí auta... Mazda 3 je však úspornější, což je očekávaná přednost neobvyklého agregátu Skyactiv-X. Výrobce udává 5,4 litru, nám auto spoly-

V brzdách jsou rozdíly

Zatímco mazda zastavuje celkem slušně, hodnoty hondy pohybující se okolo 38 metrů jsou nejen na poměry kompaktní třídy spíše podprůměrné. I menší a levnější auta totiž často zvládnou zabrzdit klidně i o dva tři metry dříve.

Technické údaje

	HONDA	MAZDA
Motor	R4, benzin, turbo	R4, benzin, kompresor
Ventilů/vačkových hřídelí	4 na válec/2	4 na válec/2
Pohon rozvodů	řetěz	řetěz
Zdvihový objem (cm³)	1498	1998
Výkon (kW/min)	134/5500	132/6000
Točivý moment (N.m/min)	240/1900-5000	224/3000
Nejvyšší rychlost (km/h)	210	216
Převodovka	6 MT	6 MT
Poháněná kola	přední	přední
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	215/50 R17	215/45 ZR 18
Pneu typ	Bridgestone Turanza ER 33	Michelin Pilot Sport
Normovaná spotřeba (l/100 km)	5,7	5,4
Objem nádrže (l)	46	51
Filtr pevných částic	S	S
Náplň klimatizace	R1234yf	R1234yf
Vnější hluknost dB [A]	66	66
Brzděný/nebrzděný přívěs (kg)	750/1400	600/1300
Objem zavazadelníku (l)	519	450
Délka x šířka x výška (mm)	4658 x 1799 x 1416	4660 x 1795 x 1440
Rozvor (mm)	2698	2725
Výrobní závod	Swindon, Velká Británie	Hófu, Japonsko

Záruky

	Euro 6	Euro 6d
Emisní norma	3 roky/100 000 km	3 roky/100 000 km
Záruka na vůz	12 let	12 let
Záruka proti prorozivění	3 roky	doživotní
Záruka mobility	Dle ukazatele	20 000 km/rok

Naměřené hodnoty

Zrychlení	0-50 km/h (s)	3,2	3,6
	0-100 km/h (s)	8,5	9,6
	0-130 km/h (s)	12,7	15,3
Pružnost	60-100 km/h (s)	6,1 (na 4. stupeň)	8,7 (na 4. stupeň)
	80-120 km/h (s)	7,8 (na 5. stupeň)	11,8 (na 5. stupeň)
Pohotovostní/užitečná hm. (kg)		1292/448	1446/481
Rozložení hmotnosti př./z. (%)		61/39	63/37
Průměr zatáčení vlevo/vpravo (m)		11,3/11,4	11,5/11,7
Brzdy studené ze 100 km/h (m)		37,8	35,0
Brzdy zahřáté ze 100 km/h (m)		38,0	34,7
Vnitřní hluknost	při 50 km/h (dB[A])	59	58
	při 100 km/h (dB[A])	65	65
	při 130 km/h (dB[A])	69	68
Emise CO ₂ (g/km)		134	127
Spotřeba v testu* (l/100 km)		7,0	6,8
Normovaná spotřeba (l/100 km)		5,7	5,4
Odchylka		+23 %	+26 %
Emise CO ₂ (g/km) naměřené v testu		167	162
Dojezd na plnou nádrž (km)		650	740

*Na 155kilometrovém okruhu zahrnujícím město, okresky a dálnice

Ceny (v Kč) a vybavení

Základní cena modelu	1.5 VTEC Turbo Elegance: 619 900	Skyactiv-G122: 555 900
Testovaná verze	1.5 VTEC Turbo Elegance	Skyactiv-X180 GT
Základní cena testované verze	619 900	638 400
Automatická převodovka	35 000	65 000
Samočinná klimatizace	S (dvouzónová)	S (dvouzónová Paket Plus)
Parkovací senzory P/Z	S/S	Paket Plus/S
Zpětná kamera	S	Paket Splus
LED světlomety	S	S
Navigace	S	S
Tempomat	S (adaptivní)	S (adaptivní)
Vyhřívání přední sedadla	S	Paket Plus
Panoramatické střešní okno	N (vyšší výbava Executive)	N
Kožené čalounění	N (vyšší výbava Executive)	Paket Luxury
Digitální budíky	S	S
Metalíza	13 900	13 900

S - sériová výbava, N - nenabízí se

Revoluční čtyřválec Skyactiv-X vyniká příznivou spotřebou, kterou jsme před časem v rámci ekologických jízď stlačili k pětilitrové hranici. Z pohledu nabízené dynamiky je však vhodný spíše pro defenzivně jezdící řidiče.

Zapomeňte na „ostré vačky“ a skokovou gradaci výkonu, které se občas ukrývalo pod označením VTEC. Tady jde spíše o to, podpořit recirkulaci spalin a také pružnost. Motor hondy je však opravdu vynikající. Asi nejlepší přepínávací čtyřválec současnosti.