

## Mít ramena a nepřehánět výšku

Renault se nejméně naklání a na fotografa působí nejstabilněji. Jsou za tím však jen tuhé tlumiče. Jednoduchý podvozek s vlečenou nápravou se ve skutečnosti utrhne nejdřív. Z nedotáčivosti ho zdatně tahá ESP, jehož účinek by ale na kluzkém povrchu citelně poklesl. Toyota má sice vzadu víc ramen a snaží se udržet kola na asfaltu, hmota vysoké karoserie však působí opačně. Zád' se odlehčuje a ESP se pere s oběma nápravami najednou. Nouzové manévry také znesnadňuje velký volant. Mazda díky lichoběžníkové nápravě drží optimální postavení všech kol a zásluhou nižší stavby méně přenáší váhu. Suverénní vítěz.



Mazda



Renault

## MOTORY A ZPŘEVODOVÁNÍ

Dlouhozdvihový diesel mazdy nejdůrazněji lomozí a při rozjezdech mohutně vibruje v pedálech a volantu. Ve městě je jeho společnost trochu namáhavější. Velkou výhodou nejslabší verze s menším turbem je však lineární rozvoj síly. Stačí překonat hranici 1500 ot./min, kdy poleví nejdřívší vibrace, a jízda ubíhá plynule. Převody jsou hodně dlouhé a motor se jimi musí chvíli prokusovat. Ale pak ani na dálnici nevyběhne z optimálního pásma, což pomáhá spotřebě. Jen řazení je kostrbaté, páku musíte vodit jemně jako loutku, aby si našla svoji úzkou cestičku. I to však může být lepší než autobusácky volná páka toyoty, jejíž dráhy jsou vymezené velkoryseji,

ale na konci je potřeba „trefit jamku“. Ve finále si tak akce žádá víc pozornosti. Ovšem motor je koťátko. Po přesednutí z mazdy nám trochu toho „rumplování“ skoro chyběla, nakonec jsme si však na hladké předení i snadnost vytáčení zvykli. S kratším zdvihem má agregát menší mechanické ztráty, a jelikož ani na dálnici neplýtvá otáčkami, vyšla mu v testu spotřeba nižší než mazdě. A jak si vedla laguna, která dokázala za podobné peníze do testu nastoupit s bonusem komfortního automatu? Za prvé musíme pochválit tichý chod. Renaultu sice chybí odpružení setrvačnick, vibrační na volnoběh je ale minimum. Na dálnici to laguna s nepočtenějším stádem koní dokáže pěkně rozbalit. Verze se 127 kW už dává pocítit jistě zpoždění velkého

turbodmychadla, automat to však hravě překryje a ani nemusí podřazovat. Jeho chování je logické a hladké, k dokonalosti ale chybí spojení s čidlem natočení volantu, aby neodřazoval v zatáčkách. Prokluz měniče vysvětluje nejlepší hodnoty pružného zrychlení, jenže také stojí peníze: spotřeba v testu byla zdaleka nejvyšší. Pohodlí automatu není zadarmo...

## JÍZDA

Naladit podvozek tak vysokého auta, jako je avensis, to už chce něco času, námahy a zkušeností. Jenže Toyota patří k těm japonským automobilkám, které se to dodnes pořádně nenaučily. Karoserie se v zatáčkách převaluje s elegancí hrocha a na nerovnostech se nechává nepříjemně tvrdě nakopávat, při nouzovém



Mazda



Nejslabší verze má lineární tah, v nízkých otáčkách ale vibruje. Řazení je kostrbatější.



Renault



Turboefekt silného dvoulitru překryje automat. Komfortně hladké spojení ale stojí víc nafty.



Toyota



Dvoulitr běží nejméněji a pracuje nejehospodárněji. Řadí se ale musí pomalu a s citem.

## Údaje o testovaných vozidlech

	Mazda 6 Wagon 2.2 MZR-CD	Renault Laguna Grandtour 2.0 dCi aut.	Toyota Avenis kombi 2.0 D-4D
<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE OD VÝROBCE</b>			
Motor	čtyřválcový turbodiesel/DOHC	čtyřválcový turbodiesel/DOHC	čtyřválcový turbodiesel/DOHC
Zdvihový objem (cm <sup>3</sup> )	2183	1995	1998
Největší výkon (kW/ot. za min)	95/3500	127/3750	93/3600
Největší točivý moment (N.m/ot. za min)	340/1800	360/2000	310/1800-2400
Převodovka	6stupňový manuál	6stupňový automat	6stupňový manuál
Délka x šířka x výška (mm)	4785 x 1795 x 1490*	4801 x 1811 x 1445	4765 x 1810 x 1480
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z (mm)	2725, 1550/1550	2756, 1555/1551	2700, 1550/1550
Rozměr pneumatik	225/45 R18	215/55 R17	215/55 R17
Pohotovostní/užitečná hmotnost (kg)	1490/645	1553/554	1520/580
Objem zavazadelníku (l)	519/1751	508/1593	543/1610
Objem nádrže paliva/dojezd (l/km)	64/1231	66/1048	60/1111
Nejvyšší rychlost (km/h)	193	215	200
Emise CO <sub>2</sub> (g/km)	139	165	142

\* včetně střešních nosičů

## NAMĚŘENÉ HODNOTY

Pružnost na 4. RS (60-100 km/h)/5. RS (80-120 km/h) (s)	9,12/12,27	6,40/9,14	9,65/12,78
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h (ot./min)	2300	2400	2200
Naměřená spotřeba paliva (l/100 km)	6,4	7,7	6,1

## POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI

Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	10,9 (o 41 % horší)	9,8 (o 27 % horší)	10,0 (o 30 % horší)
BMW 320d Touring/135 kW	7,7	7,7	7,7
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) (l/100 km)	6,6/4,4/5,2 (o 21 % horší)	8,2/5,3/6,3 (o 47 % horší)	6,7/4,7/5,4 (o 25 % horší)
BMW 320d Touring EfficientDynamics/120 kW	4,3	4,3	4,3

INZERCE

**www.ETTLING.cz** Zvyšování výkonu motorů. Značkový chiptuning a přídatné řídicí jednotky. AKCE: POWER-PEDAL pro všechny K2-ELMII + DPH 20% INFOLINE: 602819114



Toyota

## Jak známkujeme

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnoceném parametru. Měřitelné veličiny známkujeme podle odstupe od lídra, každých 5 % ztráty znamená čtvrt známky odstup. Příklad: Nejlevnějším kombíkem střední třídy se vznětovým motorem o objemu 2,0 litru a požadovanou výbavou je Renault Laguna Grandtour 2.0 dCi/96 kW Expression za 494 900 Kč. Dostává tedy jedničku, stejně jako auta s cenou do 519 645 Kč. Za cenu od 519 646 Kč do 544 319 Kč udělíme známku 1,25 a tak dále. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vyčísľujeme odstup od nejlepšího. Znamku můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně.

## Díličí hodnocení

Za testované oblasti se uděľuje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.

	Mazda 6	Renault Laguna	Toyota Avensis
<b>JÍZDA</b>			
Řazení	1,75	1,75	1,75
Řízení	1,00	1,50	1,50
Brzdy	1,25	1,50	1,50
Ovladatelnost	1,00	2,00	1,50
Průměr	1,25	1,69	1,56
<b>Pořadí v kategorii</b>	<b>1.</b>	<b>3.</b>	<b>2.</b>

vlečená náprava s levnými tlumiči. Při rychlé jízdě po dálnici renault překvapuje stabilitou, ale vyhlášeného komfortu ve volnějším tempu se zcela vzdal. Mazda vstoupila do ladičské extraligy už před osmi lety a stále na sobě pracuje. Podvozek šestky je sportovně tuhý a reaguje bezprostředně, ale ani na příplatkových osmnáctkách nedupe, netluče a neuskakuje. Škoda hluku zadních kol, menší rozměr by určitě přidal na komfortu ve všech směrech.

Mazda také exceluje v jasném pocitu z řízení, za nímž stojí vyspělejší konstrukce přední nápravy a velmi jemné naladění posilovače. Volant toyoty bez emocí splňuje účel. Jeho obrovský průměr dodává akci komfortní ráz a brání příliš hektickým reakcím, což ke klidnému pojetí vozu sedí. Laguna se řídí přesně a zpočátku

## Hodnocení

Za testované oblasti se uděľuje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.

	Mazda 6 Wagon	Renault Laguna Grandtour	Toyota Avensis kombi
<b>DOJEM</b>			
Design	1,00	1,75	1,50
Dílnské zpracování	1,25	2,00	1,75
Průměr	1,13	1,88	1,63
<b>PROSTOR A POHODLÍ</b>			
Prostornost	1,50	2,00	1,50
Sedadla	1,25	1,75	1,00
Zavazadelník a variabilita	1,50	2,00	1,50
Jízdní komfort	1,50	2,00	1,75
Ovládací prvky	1,25	1,25	1,25
Průměr	1,40	1,80	1,40
<b>MOTORY A ZPŘEVODOVÁNÍ</b>			
Dynamika	3,00	2,25	2,25
Pružnost	2,00	1,75	2,25
Spotřeba	2,00	3,25	2,00
Průměr	2,33	2,42	2,17
<b>JÍZDA</b>			
Řazení	1,75	1,75	1,75
Řízení	1,00	1,50	1,50
Brzdy	1,25	1,50	1,50
Ovladatelnost	1,00	2,00	1,50
Průměr	1,25	1,69	1,56
<b>CELKEM</b>			
Průměr celkem	1,53	1,94	1,69
<b>Závěrečné pořadí</b>	<b>1.</b>	<b>3.</b>	<b>2.</b>

## Pořadí

### 1. Mazda 6 Wagon 2.2 MZR-CD



**+** Spojení designu a praktičnosti  
Jízdní vlastnosti a řízení  
Kvalita zpracování

**-** Kostřbaté řazení  
Hluk a vibrace motoru  
Tuhé odpružení

Průměr celkem **1,53**

### 2. Toyota Avensis kombi 2.0 D-4D



**+** Sedadla a prostor v kabině  
Spotřeba paliva  
Výhled a přehlednost

**-** Komfort jízdy  
Hladina hluku  
Méně přesné řazení

Průměr celkem **1,69**

### 3. Renault Laguna Grandtour 2.0 dCi aut.



**+** Poměr ceny a výbavy  
Tichý a pružný motor  
Sladění automatické převodovky

**-** Komfort odpružení  
Prostor vzadu  
Rezervy v kvalitě zpracování

Průměr celkem **1,94**

vyvolává zdání téměř sportovní ostroti. Při rychlejších manévrech ale reaguje pomalu a odpor volantu se uměle dorovnáva na konstantní úroveň, což za deště a zimních plískanic na jistotě nepřidá.

## ZÁVĚR

Toyota s renaultem nabídly za podobnou cenu srovnatelnou výbavu. Ani v jízdním komfortu mezi nimi nakonec nebyl tak velký rozdíl, jak jsme čekali. Využití prostoru je ale u kombi klíčové, a tak laguna musí z kola ven. Japonské dilema se vede mezi výbavou a jízdními schopnostmi. U nás vyhrála mazda. Praktickou využitelností je s avensisem plně srovnatelná, chudší specifikaci ve skutečnosti nic důležitého nechýbí a v jízdních vlastnostech vede rozdílem třídy. Gratulujeme!

