

klasický uzávěr. Jenom odklopíte dvířka a strčíte do otvoru pistoli – krytka se pod tlakem sama uvolní a po natankování se opět zatáhne. U dražších verzí mondea pak startování motoru klasickým klíčem nahrazuje tlačítko na palubní desce. Kdo se ale nechce spokojit s polovičatým řešením, musí si za 8500 korun přikoupit ještě bezklíčové odemykání vozu. Jen tehdy se řidič po klíči nepotřebuje vůbec shánět a stačí, když jej má někde u sebe.

Testovaný dvoulitrový turbodiesel s výkonem 140 koní je pro tak velké auto jistě lepší volbou než o patnáct koní slabší osmnáctistovka. Jeho projevy jsou směrem k interiéru velmi dobře utlumené, spotřeba (během testu 7,2 litru) sympatická, ale lze jej považovat spíše za lepší standard než za vrchol diesellové nabídky. Autu by velmi slušel ještě silnější motor, který se má už v blízké době objevit.

Nové mondeo se vstříc k zákazníkům vydalo s pověstnou fordovskou intenzitou. Hned od začátku ve třech karosářských verzích (sedan, hatchback a kombi), s bohatou základní i velmi rozsáhlou příplatkovou výbavou. Někdejší nástupce rodinného modelu Sierra navíc ani ve své třetí generaci neudělal zásadnější chybu. K tradiční vysoké užité hodnotě přidal ještě slušnou porci elegance a pověst největší karoserie své tří-



FOTO: AUTOR

dy. Do jaké míry tím zastraší hlavní rivaly, Volkswagen Passat nebo Peugeot 407, ukážou už příští měsíce. ■

JAKUB STEHLÍK

Vertikální koncová světla starého mondea vystřídala horizontální pozice.

Kryty světel mají „LED design“, uvnitř jsou však klasické žárovky.

## Konkurence pro Ford Mondeo

**Češi milují Volkswagen Passat.** Alespoň podle statistiky Svazu dovozců si mezi dováženými vozy střední třídy dlouhodobě a s velkým odstupem drží první příčku. Za devět měsíců letošního roku si passata pořídilo 1955 motoristů (pro Ford Mondeo, který je druhý v pořadí, se rozhodlo 751 zákazníků). Volkswagen boduje především kvalitou zpracování, reprezentativním zjevem a stabilním podvozkem. Oblibu si získaly i motory TDI, které sice kvůli ojedinelému systému čerpadlo-tryska nepatří k nejtěšším, zato však ve srovnání s rozšířenějšími common-raily umějí stlačit spotřebu paliva na nevídaně nízké hodnoty.



**Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI (140 k)**  
Highline: 206 km/h, 0 – 100 km/h za 9,7 s,  
cena: 966 100 Kč

Plusem pro passata je široká paleta nabízených motorů (pět benzínových a tři diesellové, nejsilnější zážehový šestiválec má výkon 250 koní, z dvoulitrového TDI dokázala automobilka vyšlehtit nejvíce 170 koní). Výhodou je i verze 4x4, kterou automobilka nabízí alternativně k motoru 2.0 TDI 140 k a 2.0 FSI 150 k.

Nejsilnější Passat 3.2 FSI má pohon všech kol standardně. Karoserie volkswagenu je ve srovnání s fordem nepatrně menší, podstatný rozdíl je však v rozvoru náprav: ten u passatu měří 271 centimetrů – o čtrnáct méně, než má mondeo. Na vnitřním prostoru to ale příliš znát není, nabídka místa na zadních sedadlech je srovnatelná, a volkswagen má dokonce o něco větší kufr než ford.

**Francouzskou alternativou** k nesmlouvavému vzhledu passatu a mondea je **Peugeot 407**. Jeho přívětivá tvář s širokým „úsměvem“ okouzila letos už 472 zákazníků. Karoserie peugeotu se vyznačuje dlouhými převisy a také ve své třídě poněkud malým kufrem (pouhých 410 litrů objemu). Nabídka motorů se u peugeotu dělí rovným dílem: čtyři jezdí na benzín, čtyři na naftu. Pro českého zákazníka jsou ale zajímavé hlavně naftové motory, kterým výrobce věnuje nezvyklou péči. Na rozdíl od konkurence má v nabídce také diesellový šestiválec – s objemem 2,7 litru propůjčuje vozu 207 koní.



**Peugeot 407 SW 2.0 HDI (136 k) Premium Pack:** 203 km/h, 0 – 100 km/h za 11,5 s,  
cena: 866 900 Kč

Platí, že peugeotovské turbodiesely jsou vynikající především svou kultivovaností a pověstnou výdrží. Méně potěší poněkud nekomunikativní řízení a horší výhled z vozu.



FOTO: AUTOMOBILKY

**Mazda 6 Estate 2.0L DE, 198 km/h, spotřeba 5,7 l/100 km, další údaje nejsou známy. Do Evropy přijde začátkem příštího roku.**

**Asijskou hvězdou** střední automobilové třídy je v Česku **Mazda 6**. Ačkoliv začátkem příštího roku dorazí do Evropy její nová generace, letos se pro ni za prvních devět měsíců rozhodlo 476 zákazníků. Nová „šestka“, která slavila premiéru na podzimní výstavě ve Frankfurtu, bude oproti předchůdkyni téměř o sedm centimetrů delší (4765 mm), rozvor se prodlouží o padesát milimetrů (na 2725). Benzínový čtyřválec 2,3 bude nahrazen objemnějším agregátem 2,5 litru s výkonem 170 koní. V nabídce zůstane osmnáctistovka (120 k) a dvoulitr (147 k). Jediným zástupcem naftových motorů u mazdy bude i nadále dvoulitrový čtyřválec, tentokrát s nepatrně přiškráceným výkonem (140 koní). (ste)