



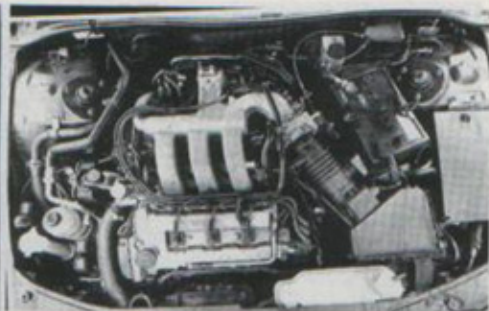
Test

MAZDA XEDOS 9 V6 2.5

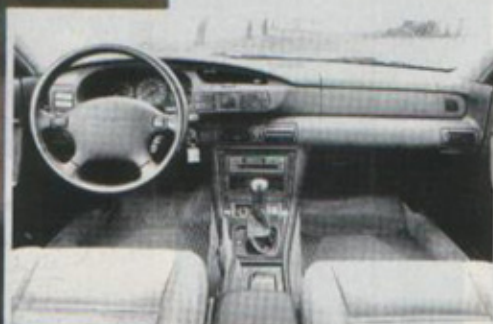
FUNKCIJA X

Blišč, eleganca, luksus. Harmonija oblike in uporabnosti. Estetika moderne tehnike. Same lepe besede, ki jih Mazda pristavlja k svoji nadgradnji. In jih želi ob njej tudi slišati.





Motor: kultiviran šestvaljnik iz lahke kovine



Kokpit: po videzu kot v limuzini, po počutju kot v kupeju



Prtljažnik: ne ravno velik, ampak ozko podaljšljiv

Nadgradnja se imenuje xedos. Xedos 6 (tudi eunos 500) je na svetu že od leta 1991, xedos 9 (tudi eunos 800 ali millenia) je plod lanske jeseni. Vsak s svojo velikostjo silita med evropsko elito, tudi med mercedese in beamveje: srednjega in (srednjega) višjega razreda. Xedos 12, ki bi spadal v visoko avtomobilsko družbo, so za zdaj - iz varčnosti - postavili v zamrzovalnik. In bodo, najverjetneje, kar pozabili nanj.

"Trik xedos" je razmeroma preprost in značilno japonski: veliko avtomobila za razmeroma ugodno ceno. In trik deluje. Mazda xedos 9 je navzven prestižen avtomobil. Kromirana maska na nosu ni niti Ro-

verjeva niti Lanciina, pa je morebiti prav zaradi te podobnosti tolikanj bolj imenitna; vse na tem avtu je oblo in spretno porazdeljeno med 4,8-metrsko dolžino ter 1,77-metrsko širino vozila; količnik zračnega upora znaša (brez kake posebne spojlerske znanosti) samo 0,28; in avto je s štirimi vrati, s klasičnim prtljažnikom in s petimi sedeži sicer limuzina, gledano od zadaj in z nizkega voznikovega sedeža pa bi bil lahko tudi kupe. Pravzaprav: limuzinski kupe ali kupejevska limuzina.

Zato je prtljažnik razmeroma skop in zato na zadnji klopi ne kaže držati glave pretirano pokonci. Ampak notra-

nje dolžine in širine je dovolj, opremo pa so kopicili od znotraj navzven. Na primer usnje za sedeže, vrata, volanski obroč in prestavno ročico; klimatska naprava z mikrofiltrrom ter pripravnimi vrtljivim in ploščnimi stikali; tempomat; potovalni računalnik; osrednja ključavnica; na vse strani električno nastavljiva in ogrevana prednja sedeža; stereo radiokasetnik; dve zračni blazini; alarmna naprava; pet luči na stropu in po ena na vsakih vratih; pomična in dvizna streha; nastavljiva snopa žarometov; elektrificirane šipe, električno vodljivi, ogrevani in tudi v celem zložljivi zunanji ogledali; elipsoidne kratke luči in meglenci; lahka platišča; pa tudi ABS za zavore in TCS proti zdrsanju gnanih koles.

Da, bere se kot reklamni prospekt, a ni pomoči. Vse to je pri xedosu 9 V6 2.5 všteto že v osnovno ceno. Voznik lahko sedi poljubno visoko, volanski obroč je vzdolžno premakljiv, sedež je evropsko ergonomičen, prestavna ročica je športno odmerjena, a ima, žal, predolge gibe, ročica za ročno zavoro je moteče štrleča, vse drugo pa je kupcu takoj všeč: ker je moderno, pripravno in pregledno. Xedos 9 ni le dobro opremljen, ampak tudi natančno izdelan avtomobil. Ta ocena obsega vse: od natančnih karoserijskih spojev do notranjih šivov in dobre zasenčenosti tistega, kar mora biti zasenčeno, ter dobre vidljivosti vsega drugega, kar morajo voznik in potniki videti. Opaznejša napaka je ena sama: stikala za okenske šipe, vstavljena ob ročaj na voznikovih vratih, niso osvetljena. Ponoči jih je treba izbirati s tipanjem. No, tudi predalov za drobnarije bi bilo lahko več. In xedos 9 je v osnovi (ne upoštevaje klimatske naprave) vroč avtomobil: šipe, ne le prednja in zadnja, tudi stranske, so velike in upognjene, temna notranjost pa učinek tople grede le še povečuje. Dosti temeljitejša je zvočna izolacija: xedos 9 spada med najtišje avtomobile s takšnimi motorji, pa tudi med najtišje glede gum in zraka ob njem. Blišč, eleganca in luksuz niso zgolj besede iz tovarniške reklame, so resničnost, s končnimi zmogljivostmi vozila vred.



Mazda xedos 9 je Evropejcem za zdaj na voljo z dvema šestvaljnikoma: z 2,0-litrskim (105 kW/143 KM) ter z 2,5-litrskim (123 kW/167 KM), kakršnen je poganjal tudi testni avtomobil. Že jeseni bo v nosu tega avta moč izbrati tudi 2,25-litrski "pettakti" (tako imenovani "Millerjev" motor), ki deluje s pomočjo zamaknjene zapiranja sesalnih ventilov, pa tudi s pomočjo vijaknega polnilnika ter zmore 162 kW oziroma 220 KM pri 5500 vrtljajih v minuti.

A moram reči, da pomanjkanja motorne šape tudi pri V6 2.5 ni čutiti. Številke o vrtljajih in predvsem o navoru so tokrat varljive. Motor je s



Limuzina ali kupe: samo po zadku tega ni moč ugotoviti

štiriventilsko tehniko in nasplo moderno zasnovano zelo dobro kos različnosti vozniških zahtev: od želja po odločnih pospeških do lenarjenja pri pretikanju in izkoriščanja prožnosti. Rdeče polje na merilniku se začne pri številki 7000 in vse do tega je motor pokoren služabnik, tudi če ga hočete trpinčiti. Glas ni moteč, ampak zdrav ter zaupanja poln in menjalnik je z diferencialom vred izračunan na živahnost v osrednjem hitrostnem področju ter na motorno dolgotrajnost in omiljeno žejo po gorivu pri največjih hitrostih. Tudi ne ravno majhno težo celotnega vozila so ob vsem tem marljivo upoštevali. Vpliva pa seveda na porabo goriva v celem: po naših meritvah od najmanj 8,2 do skoraj 15,0 litrov na 100 prevoženih kilometrov. Ni najugodnejša!

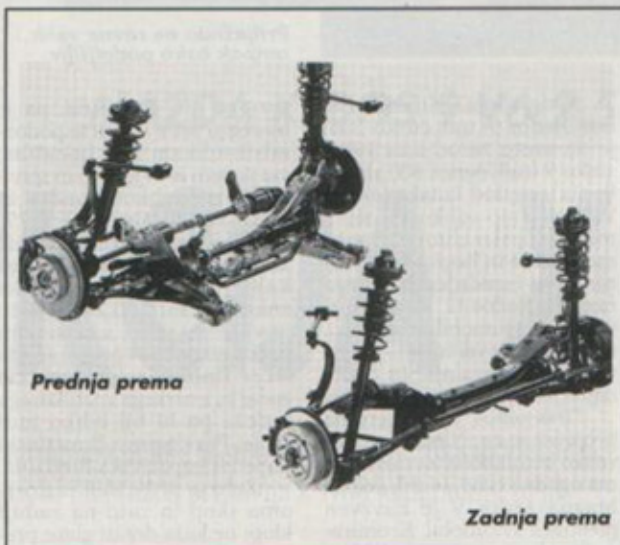
To pa tehničnih veščin ne skvari. Xedos 9 ima tako za vsa kolesa "večvodilne" obese, kar zagotavlja temeljitost v vseh okoliščinah, ne glede na vijugavost cestišča pod koles-



Sredinski greben: z gumbom ob prestavni ročici je moč TCS izklopiti



Obložena vrata: z lučjo ter s stikali ključavnic, ogledal, šip in posode za gorivo



Prednja prema

Zadnja prema

nimi gumami. Prenosu moči na vozišče pomaga sistem zoper zdrsanje gnanih (torej prednjih) koles, teža zadka pa utegne biti neugodna (a vselej rešljiva) kvečjemu ob nenadnem zaviranju v zelo ostro voženih ovinkih. Ker se vzmetenje in blaženje koles spogledujeta s (kupejevsko?) športnostjo, so kratki udarci s ceste občutni tudi na sedežih, vsem drugim težavam pa je xedos 9 povsem lahkotno kos. Velike varnostne rezerve niso le v pasivnih dodatkih, ampak tudi v dinamiki vozila: skupaj z zanesljivimi zavorami in izredno spretno prestavljenim ter servoojačanim volanom. Delo z njim je lahkotno in vselej po meri trenutnih hitrosti vozila. Med xedosome odlike prištevam še kovinski (in na temperaturo manj občutljiv) izpušni katalizator, količino vgrajenih reciklažnih materialov, možnost doplačila za natančen in elektronsko nadziran štiristopenjski samodejni menjalnik in lakiranje vozila z dodatno povrhnjico (hi-reflex), ki ob celotni protikorozijski zaščiti in dolgem jamstvenim rokom zagotovo vzbuja zaupanje v trajnost zunanosti te mazde.

Funkcija X (kot xedos) je s tem izpeljana: spretna zmes prestiža, športnosti, udobja in zmogljivosti mazde xedosa 9 je natanko to, kar sem zapisal v uvodu. Torej so lepe besede resnične. In to je vse.

**Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štiristaktni - V 60° - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 84,5 x 74,2 mm - gibna prostornina 2497 cm³ - kompresija 9,2:1 - največja moč 123 kW (167 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,8m/s - specifična moč 49,3 kW (66,9 KM)/liter - največji navor 212 Nm pri 4900/min - ročni gred v 4 ležajih - 2 x 2 odmični gredi v glavah, (zabati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronska vbrizgovanje goriva in vžig (l-jetronic) - vodna hlajenje 7,5 litra - motorno olje 4,9 litra - akumulator 12 V, 60 Ah - alternator 1540 W - uravnovani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj pogonja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na fleh - prestavna razmerja: I. 3,640; II. 2,050; III. 1,320; IV. 1,030; V. 0,780; vzvratna 3,460; diferencial 4,110 - platišča 6J x 15 - gume 205/65 VR 15 (dunlop), kotalni obseg 1,96 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 36,7 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,28 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, z vzmetnimi nogami - spredaj trikotna prečna vodila, zgornja dodatna vodila, stabilizator - zadaj vzdolžna, dvojna prečna in zgornja dodatna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, karlutne za vsa štiri kolesa (spredaj notranje hlajenje), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zabalo letevjo, servo, 2,8 zavrtilja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4825 mm - širina 1770 mm - višina 1395 mm - medosna razdalja 2750 mm - kolatek spredaj in zadaj 1530 mm - rajdni krog 11,4 m - najmanjša razdalja od tal 150 mm - **notranje:** dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjala) 1670 mm - širina (kolatci) spredaj 1470 mm, zadaj 1450 mm - višina (nad sedežem) spredaj 870-920 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1100 mm, zadnji klopi 910-690 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljajnik (normin) 420 litrov - posada za gorivo 68 litrov

Teža: prazno vozilo 1460 kg - dovoljena skupna teža 1940 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1460 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h: 8,6 s - poraba goriva (ECE): 6,8/8,4/12,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve
Največja hitrost:
221 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	4,5 s
0 - 80 km/h	6,1 s
0 - 100 km/h	9,0 s
0 - 120 km/h	12,5 s
0 - 140 km/h	16,9 s
0 - 160 km/h	24,3 s
0 - 180 km/h	32,9 s

1000 m z mesta:
29,7 s (171 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	34,1 s (164 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	39,5 s (139 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	97,8 m
od 100 km/h	43,8 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	55,9 km/h
80	75,8 km/h
100	95,0 km/h
120	113,3 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje	12,2 l/100 km
------------------	---------------

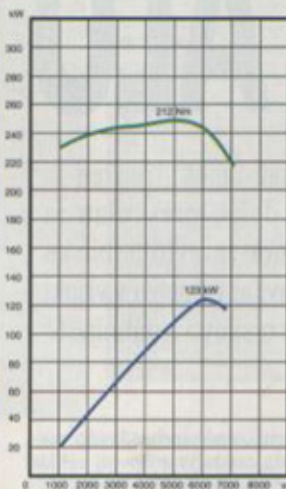


DIAGRAM MOTORJA

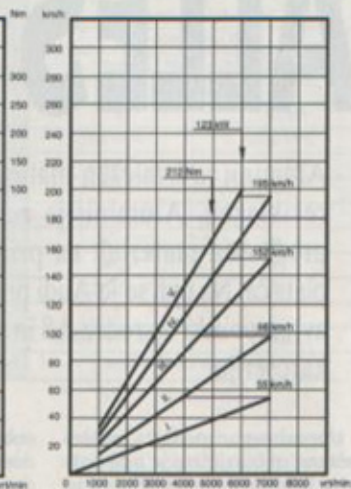


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor in zmogljivosti
- zunanji videz, prestižnost
- udobje in počutje
- serijska oprema
- vsilna varnost
- nadziranje klimatske naprave
- volan
- podvozje in lega na cesti
- končna obdelava
- konkurenčnost

Grajam

- štrleča ročica ročne zavore
- neosvetljena stikala na vratih
- premalo drobnarijskih predalov
- predolgi gibi prestavne ročice
- razmeroma majhen prtljajnik

Cena 525.090 ATS
(MMS Ljubljana)

Končna ocena

Mazda xedos 9 V6 2.5 je lep primerek temeljitega, zmogljivega in udobnega avtomobila, ki odločno sili nad povprečje svojega razreda, vse to pa zmore ob še relativno znosni ceni. Diskretna eleganca, spretna tehnologija in vsa modernost, z varnostjo vred, so plod tistega japonskega šarma, ki je Evropi všeč, sama pa ga še ne zna povsem osvojiti.