

besedilo: Peter Humar • foto: Aleš Pavletič



# Skrivnost

Pri Mazdi RX-8 se lahko odločite za enega od dveh wanklovih motorjev. Eden ima 141 kilovatov (192 konjskih moči), drugi pa 170 kW (231 KM). Zanimivo pri tem je, da sta oba motorja tehnično (skoraj) povsem enaka, saj je edina omemba vredna razlika število in lega sesalnih kanalov. In od kod torej razlika v moči? Odgovor se glasi - v večjem številu vrtljajev.

**N**obena skrivnost ni, da je eden od možnih načinov 'proizvodnje' konjskih moči večanje števila motornih vrtljajev. Dokaz slednjemu je tudi dejstvo, da se oba motorja v RX-8 med seboj le malo razlikujeta v konstrukcijski zasnovi, a kljub temu postrežeta z opazno različnimi zmogljivostmi. Pri tem poudarjamo, da močnejši različici nikakor ne pomagata večji zalogi moči tlačno polnjenje, saj wanklov motor v obeh primerih povsem samostojno diha. V dokaz teoriji o vlogi motornih vrtljajev pričajo tudi podatki o območju, kjer posamezna različica doseže največjo moč in navor. Šibkejši wanklov motor razvije največjo moč pri 7000 vrtljajih glavne gredi v minuti, močnejši pa šele pri 8200 vrtljajih. Prvi ima tudi omejeno delovno območje motornih vrtljajev na 7500 v minuti, medtem ko preneha pospeševati drugi šele poldrugi tisočak

vrtljajev kasneje. V dokaz osnovni konstrukcijski podobnosti obeh motorjev pričata tudi dokaj podoben podatek o največjem navoru. Tega je v 192-konjski različici največ 220 njutonmetrov pri 5000 vrt/min, medtem ko jih premore 231-konjska pri enakih motornih vrtljajih 'samo' še 211. Več kot očitno je, da je večja moč posledica višjih motornih vrtljajev (in drugačnega sesalnega sistema). Med pospeševanjem se motor v obeh primerih izkaže z dobro prožnostjo, veseljem do vrtenja in samosvojim glasom. Pri tem je zanimivo, da v spodnjem območju vrtljajev 1,3 litra delovne prostornine zveni kot multipraktik med mešanjem našega najljubšega gostega soka, ko pa vrtljaji narastejo prek 5000 vrtljajev, pospremi delovanje motorja značilen rezek in športen glas, ki ga boste lahko slišali le pri wanklovem motorju.

192- in 231-konjski RX-8 se ločita tudi po števi-

lu prestav v menjalniku, pri čemer se lahko prvi pohvali samo s petimi, drugi pa s šestimi prestavami. Ker motor prepriča z veseljem do vrtenja in razmeroma ugodno prožnostjo, ene prestave niti ne bi pogrešali, a nekako ne moremo mimo občutka, da bi dodatna prestava lahko zmanjšala (pre)velik preskok med tretjo in četrto prestavo. Zaradi slednjega je voznik za odločnejša pospeševanja med prehitevanji prisiljen uporabiti tretjo ali celo katero od nižjih prestav, saj motorju dolga četrta in peta prestava pobereta poskočnost. Ko smo že pri pretikanju, naj omenimo samo še prestavno ročico in njene gibe. Slednji so športno kratki, natančni, a na trenutke preveč trdi. Tako bo za hitrejša pretikanja nujna vaša odločnost in pozornost, saj vas lahko v nasprotnem primeru preseneti nepopolni vklop prestave in zastoj v prostem teku.

Posebnost RX-8, ki jo verjetno zdaj že vsi poznate, je tudi samosvoja rešitev za dostop do zadnjih dveh sedežev. Do slednjih lahko dostopajo (manjši) potniki skozi dodatna vrata, ki se odpirajo v nasprotno smer kot prednja. Pri tem gre za medsebojno povezavo obeh vrat, saj se zadnja vrata zaprejo v karoserijo, prednja vrata pa v zadnja in s tem onemogočajo, da bi odprli zadnja vrata neodvisno od prvih. Rešitev je bila zaradi sodobnih predpisov in konstrukcijskih zahtev pri tovrstnih vratih edina možna. A ne pozabite, da je RX-8 kljub štirim vratom še vedno kupe, zaradi česar bo sedenje na zadnjih sedežih vsaj približno spodobno le za otroke in še to samo v primeru, da na prednjih sedežih ne bosta sedela dvometraša.

Tudi vzmetenje poskrbi, da se boste v vsakem trenutku počutili kot v kupeju. Slednje je naravnano na čvrsto vožnjo, ki pa vendarle ni pretirano utrujajoča, tako da tudi daljše poti ne bodo preveč naporne. Vseeno se raje ognite slabše vzdrževanim cestnim površinam, ki lahko, če so v zelo slabem stanju, vozilo nesramno stresajo.

Enako sta tudi lega in vodljivost RX-8 športno dinamični, pri čemer igra z drsečim zadkom ne bo rezervirana samo za najbolj večše volanskega obroča. Kljub dobremu, dovolj odzivnemu in natančnemu volanskemu mehanizmu pa so izkušnje vendarle zaželjene. Navsezadnje je zadnji pogon pri RX-8 zahrbtn in za marsikoga prehitel. Težavo predstavlja meja med nadzorovanim in nenadzorovanim zdrsom, ki je predvsem pri večjih hitrostih dokaj ozka, s tem pa je izguba oblasti nad vozilom v primeru slabe izkušnosti voznika skoraj neizbežna. Pri tem je zanimivo tudi to, da vmešavanje sicer serijsko vgrajenega stabilizacijskega sistema, zaradi razmeroma poznega vklopa, morda ne bo kos pobeglemu zadku.

V grobem znaša razlika med 192 in 231 konjskimi močmi v RX-8, gledano skozi slovenske tolarje, približno 860 tisočakov. No, seveda razlike ne predstavlja le 39 KM, ampak so tu še serijsko vgrajena ksenonska žarometna, že omenjena šesta prestava v menjalniku in dodatnih 1500 minutnih vrtljajev dovoljenega območja. In ravno slednji so krivi, da zveni močnejša različica Mazdinega wankla v RX-8 bolj privlačno. Navsezadnje preide 'mletje multipraktika' pod prednjim pokrovom v ušesom prijetno melodijo športnega agregata šele nad 5000 minutnimi vrtljaji. In ko veste, da imate nad to mejo enkrat



Vgrajena vzglavnika v prednjih sedežih sta oplemenitena s trikotnimi aluminijastimi vložki, ki ponazarjajo trikotni rotor wanklovega motorja. Bočna opora sedežev je dobra.

Menjalnik je pri šibkejši različici 'samo' petstopenjski. Odlikujejo ga kratki in natančni, a trdi gibi ročice.

na razpolago še 2500 motornih vrtljajev, drugič pa kar 4000, bo odločitev toliko lažja.

Kaj pa racionalen pogled na nakup? Lepo vas prosim! Ali kupujete športnega kupeja s prav posebnim scem ali družinski avto? Če ste odgovorili pritrdilno na drugi del vprašanja, imajo pri Mazdi za vas pripravljene številne družinsko naravnane modele. Če ste ogovorili pritrdilno na prvi del vprašanja, pa bo za vas predstavljal dobro izbiro Mazdin RX-8 z 231-konjskim wanklom pod prednjim pokrovom, pri katerem boste skrivnost vrtljajev vsakič znova z veseljem na novo odkrivali. ■



# je v vrtljajih



Mazda RX-8 192 KM Challenge L	
<b>Cena osnovnega modela:</b>	7.731.000 SIT
<b>Cena testnega vozila:</b>	7.731.000 SIT
<b>NAŠE MERITVE</b>	
<small>(T=20 °C / p=1010 mbar / rel. vl.: 50 % / Stanje km števca: 3194 km)</small>	
<b>POSPEŠKI</b>	
0-100 km/h:	8,1 s
402 m z mesta:	15,8 s (142 km/h)
1000 m z mesta:	28,9 s (183 km/h)
<b>PROŽNOST</b>	
50-90 km/h (IV):	11,6 s
80-120 km/h (V):	19,4 s
<b>NAJVEČJA HITROST</b>	
	223 km/h (V. prestava)
<b>ZAVORNA POT</b>	
od 100 km/h:	36,7 m (AM meja 39 m)
<b>PORABA GORIVA</b>	
skupno testno povprečje	16,9 l/100 km
<b>TEHNIČNI PODATKI</b>	
Motor: 2-rotorski - 4-taktni - wankel - bencinski - gibna prostornina 1308 cm <sup>3</sup> - največja moč 141 kW (192 KM) pri 7000/min - največji navor 220 Nm pri 5500/min.	
Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 18 W (Bridgestone Potenza RE 040).	
Mase: prazno vozilo 1350 kg - dovoljena skupna masa 1820 kg.	
Mere: dolžina 4430 mm - širina 1770 mm - višina 1340 mm - prtlačnik 290 l - posoda za gorivo 61 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 223 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,2 s - poraba goriva (ECE) 15,1/8,3/10,8 l/100 km.	
<b>HVALIMO IN GRAJAMO</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ motor</li> <li>▲ natančen menjalnik</li> <li>▲ zavore</li> <li>▲ vodljivost</li> <li>▲ zvok motorja nad 5000 vrt/min</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ poraba goriva</li> <li>▼ prostor za glavo v kabini</li> <li>▼ majhna odprta prtlačnika</li> <li>▼ neizržit zvok motorja pod 4000 vrt/min</li> </ul>	
<b>Končna ocena</b>	
192 wanklovih konjev v RX-8 predstavlja dobro izbiro, a kljub temu ostaja več zabave in čustev rezerviranih za močnejšo različico z 231 konjskimi močmi.	