

Uau!

Besedilo Vinko Kernc Foto Aleš Pavletič

Da ne bo pomote: to ni tisti 'uau', ki ga izusti družba okajenih mladcev ob sedmem pivu v baru, ko izza točilnega pulta stopi dekle v ultra kratkem krilcu. To je 'uau', ki uide dami, ko v Chanelovi izložbi zagleda čudovito tanko, kot dih prosojno večerno obleko z dragimi bleščicami.

Ali tisti 'uau', ki ga izreče povprečno razgledan turist, ko prvič stoji pod Keopsovo piramido.



Nič čudnega: RX-8 je vrhunski arhitekturni izdelek, ki glede marsičesa spreminja vsaj pol stoletja ustaljene stereotipe. Zdaj, na primer, ni več samo po sebi umevno, da je avtomobil italijanski, če je čudovit. In ni potrebno, da je dvo-vratni, če je kupe.

Če sodim po mimoidočih, bo najprej in predvsem vseč mulcem, fantom, mladeničem in moškimi. Prav nič prikrito se niso ozirali za njim, ko je peljal mimo, ne glede na družbo, v kateri so bili. Uau! Krvavo rdeč in z izrazitim kovinskim učinkom bode v oči - RX-8 je vsekakor lep izdelek, v katerega sedeš s ponosom in nedvomno tudi s kančkom napuha.

Oblikovalcem je uspelo oboje: zrisati elegantno agresivno osnovno športno linijo karoserije, poleg tega pa vanjo vplesti nekaj detajlov, ki opazovalca prisilijo, da si kupe ogleda od daleč, potem pa še od blizu. Izstopajo trikotniki: dva majhna spredaj (pod registrsko tablico) in dva zadaj (prav tako čisto spodaj), velik na motornem pokrovu, manjši v vzglavnikih prednjih sedežev in na prestavni ročici. Zunanjo obliko pa lahko občudujete tudi od znotraj, saj lahko izza volana vidite omenjeni trikotni utor na motornem pokrovu in močno navzven potegnjeni blatnik prednjega kolesa.

In ko smo ravno pri notranjosti: ne očara nas le divja črno-rdeča kombinacija, ampak tudi oblika celotnega okolja. Suhoparno bi notranjost ocenili kot »polepšano« notranjost Mazde6, a nedvomno gre za nekaj več: za zelo dobro interpretacijo notranjosti lepega in zmogljivega kupeja, ki se lepo ujema s tistim, kar pričakujete, ko vidite zunanost.

Čeprav se zdi, da je prvo vodilo pri snovanju notranjosti oblika, tudi ergonomija ne zaostaja. No, nekaj stikal je na neprimernem mestu in tipičen Mazdin osrednji zaslon je še vedno nekoliko prenatrpan s podatki, sicer pa je upravljanje in počutje v RX-8 prijetno. Prva



Drugo mnenje

Dušan Lukič Ja, ja in še enkrat ja! Motor je, tako glede zvoka kot zmogljivosti, izvrsten, lega na cesti je kot ustvarjena za ljubitelje drsenja skozi ovinke, kljub temu pa je lahko RX-8 tudi povsem civilen, če skoraj družinski (če imate recimo majhnega otroka) avto. Poraba? Koga briga!

Matevž Korošec Okej, res je, da ta Mazda o svojem značaju veliko pove že s svojo zunanostjo, ampak da bi resnično občutili, kaj zmore in kaj ponuja, se boste morali pač zapeljati z njo. Tako brezkompromisnega športnika namreč že dolgo nisem imel možnosti peljati. In to velja tako za njegove zmogljivosti kot za zadek!

Vasja Semolič Mazda RX8 je dovolj očarljiva s svojo pojavnostjo (čestitke oblikovalcem, moti me le zadek, ki je, hja, preveč mazdovski), v kabini pa ni odvečne askeze, ki bi prednjačila samo zato, ker je avtomobil športnik. RX-8 te objame; z udobjem, željo po vožnji (v neskončnost) in zvokom motorja. Vzzzp, ki je najprej podoben (samo podoben) kavnemu mlinčku, se hitro spremeni v vuuupp, ki s prijetnim rušenjem predstave slušnega dojetanja doseže nesluteno. RX-8 pospešuje točno tako, kot bi to počel (menda) v breztežnostnem prostoru. Ne »povleče«, temveč zdrсне v ugodje obvladljive hitrosti. Tudi dviganje pokrova Wanklovega motorja in dolivanje olja po nekaj daljših vožnjah me, privrženca brkljanja po »drobovju« avtomobilov, prav nič ni motilo, temveč celo navdušilo; lepo je skrbeti za svoje konje.

1. Oblikovsko logično nadaljevanje zunanosti, divja rdeče-črna kombinacija: notranjost.

2. Električno pomoč za pomik in nastavitve v ledenem delu ima le voznik, oba pa imata integriran vzglavnik: sedeža.

3. Izklopljen DSC pomeni nenadno odnašanje zadka v hitrih ovinkih; hiter volan olajša vodenje v zeleno smer: lega na cesti.

4. Osrednji za vrtljaje, za hitrost le digitalen, desno kazalček za tlak olja v motorju. Ponoči so lahko beli ali rdeči: merilniki.

5. Prostora za drobnarije ni preveč, a dovolj za osnovne potrebe.

6. Do 180 centimetrov je dovolj prostora, potem prične zmanjkovati prostora najprej za kolena, nato še za glavo.

7. Ročica menjalnika je postavljena nekoliko preveč nazaj, štrli le za pest iz visokega osrednjega tunela, gibi so športno natančni, a ne športno dirkaški; ročica ročne zavore je prirejena desnemu volanu, vendar postavitev ne moti.

8. Odlična opora za levo nogo, kovinske stopalke: športen videz in občutek.

9. Majhna dolžina in majhno »letalsko« okence: zadnja vrata.

10. Čistokrvne kupejske linije, dva para bočnih vrat: karoserija.

stvar, ki malce preseneti, je sedenje; vanj namreč ne sedete tako nizko, kot bi si morda mislili. In preglednost naprej in vstran je (za kupeja) zelo dobra. Sovoznika bo morda motilo neravno dno pred sedežem, voznika pa precejšnja utesnjenost okrog kolen; bo pa slednji zadovoljen z dobro oporo za levo nogo.

Tisto, česar drugi kupeji nimajo, je odlična dostopnost zadnjih sedežev. Zasluga gre drugemu, zelo kratkemu paru vrat, ki se odpirajo v nasprotni smeri, in ker ni srednjega (B) stebrička, je dostop zelo lahkoten. Da se ne boste prenašli: ideja in izvedba vrat sta zanimivi in odlični, a ne povsem enakovredni klasičnemu odpiranju vrat. Zadnjih vrat namreč ne morete odpreti, dokler ne odprete prednjih, če pa ste že notri (zadaj), si bo moral voznik (oziroma sopotnik) najprej odpreti varnostni pas in odpreti

'svoja' vrata, da jih boste tudi vi lahko odprli in izstopili. A vseeno: takšna je Mazda RX-8 uporabnejša od vseh klasičnih, dvo-vratnih kupejev, torej je (zaenkrat) najbolj uporaben kupe, edini pravi kupe s štirimi vrati in - kot je bilo že povedano - eden najlepših kupejev ta hip.

Čeprav ima štiri vrata, je RX-8 vseeno kupe, ki ima klasično zasnovano - brez vrat na zadku.

To pomeni, da ni kombikupe, ima pa luknjo za prevoz daljših predmetov (smuči), na dnu pa manjši pravokoten poglobljeni del. Rezervnega kolesa RX-8 nima, tam sta električno puhalo za zrak in posebna tekočina, ki naj bi zadostovala za zasilno krpanje predrtega kolesa. Tudi zato prostornost prtljažnika zadostuje za dva (naša) kovčka, ob spretni izbiri tega pa si lahko potovanje dodatno olajšate.

Na pot se namreč lahko mirno odpravijo štirje odrasli. Bolje je, če niso veliki več kot 1,8 metra, ni pa nujno. Sedenje je na vseh sedežih zelo udobno, le za kolena prične morda zmanjkovati prostora. Tam na sredinskem tunelu je kar nekaj prostora za drobnarije, med drugim tudi za štiri pločevinke, res pa je, da se prav ta tunel sčasoma prične segrevati.

Mnoge bolj kot vse opisano seveda zanima motor. (Rotacijski) wankel sicer ni nič novega, saj je gnal že (nemške) Enesuje v šestdesetih letih, je pa - ker je Mazda edina, ki kot lastnica patenta goji ta »šport« - ponovno na našem trgu. In Mazda se precej trudi, da bi to tehniko osvojili tudi povprečni kupci avtomobilov. Imidž pač. Da se ne bi preveč ponavljali: namesto gor in dol gibajočega se bata je v

Mazda RX-8 Revolution L

CENA: [MMS]
OSNOVNI MODEL: 8.365.000 SIT
TESTNO VOZILO: 8.365.000 SIT

Moč: 170 kW (231 KM)
Pospešek: 7,2 s
Največja hitrost: 235 km/h
Povpr. poraba: 18,8 l/100 km

Garancija:
3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavljenje, 3 leta garancije za lak, 10 let mobilne garancije MES
Predvideni redni servisi:
menjava olja na 20.000 km
sistematični pregled na 40.000 km

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km [v SIT]:			
redni servisi, delo:	ni podatka	obvezno zavarovanje (2):	1.061.000
material:	ni podatka	kasko zavarovanje (2):	1.424.500
gorivo	3.519.360		
gume (1):	1.064.000	Skupaj:	12.083.860
izguba vrednosti po 5 letih:	5.015.000	Strošek za prevoženi km:	120,8 SIT/km

(1) - upoštevali smo 3 komplete letnih gum in 2 kompleta zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih



Litrsko majhen, a prikladne oblike in z možnostjo povečave: prtljažnik.

Tehnična posebnost, miren tek, odlična elastičnost, največje uporabno območje (8000 uporabnih vrtljajev!), bencinska in oljna žega: motor.



takšnem motorju trikoten bat, ki se »le« vrti v svoji komori, kjer se izmenjujejo vsi cikli štirikotnega motorja. Vrhunska genialnost! Zaradi povsem drugačnega principa pa ima motor tudi nekoliko drugačne lastnosti: že steče nenavadno, brez sunkov ali tresljajev, kot bi se pogal elektromotor. Ker ni »nerodnih« gibanj kot pri klasičnem batnem motorju (gib v eno smer, zaustavljanje, gib v drugo smer itd.), se tudi vrti hitreje: prvi opozorilni pisk se pojavi pri 8500 vrtljajih v minuti, elektronika pa prekine delovanje šele 1000 vrtljajev više! Zvoki so temu primerni; sprva le drugačni, z naraščajočimi vrtljaji pa postane motorni zvok podoben ... No, recimo zvoku motorja formule 1, športnega motocikla, zračne turbine ali lovcem (letalom) iz 2. svetovne vojne. Takšni pa so tudi občutki za volanskim obročem.

Ampak stroj ni dirkaško brutalen! Zaradi velike največje moči ter lepo in enakomerno naraščajočega navora je športen, motorni »konji« so nežni, vleče pa že od 1500 vrtljajev naprej brez najmanjšega upiranja. Ti vrtljaji v 6. prestavi pomenijo 50 kilometrov na uro in po pritisku na plin RX-8 najprej počasi, potem pa vse hitreje pospešuje. Elastičnost je njegova lepa lastnost, zaradi česar ni treba pogosto posegati po ročici menjalnika. Če lagodno potujete, se bo motor v zadnji prestavi pri 130 kilometrih na uro vrtil s 4000 vrtljaji v minuti, pri nekaj večji naglici - 180 kilometrih na uro - pa z le nekaj prek 5500 vrtljaji. RX-8 je pri vseh hitrostih izjemno miren in krasno zvozi dooooooge, (tudi zelo) hitre ovinke, manj pa ima rad divjanje v ostre zavoje.

Razporeditev teže je bližje idealni; motor je nameščen

za prednjo premo, torej sredinsko, pogon pa je na zadnji kolesi. Skupaj s štirikrat dvojnimi trikotnimi kolesnimi vodili gre za zelo lepo dirkaško zasnovo, ki pa jo je treba znati krotiti. Stabilizacijski DSC je sicer hiter in učinkovit, brez njega pa se RX-8 zanimivo obnaša: na dobri podlagi dolgo sili prek prednjih koles, ko pa navor na kolesih naraste prek meje zdrsa, zadek na hitro in močno odnese. Včasih pomaga hiter odziv z volanom (in še hitrejši odziv, ko kolesa spet primejo), pogosto pa bo avtomobil povsem obrnilo. Še bolj nerodno je na spolzkem; tam imate lahko tudi z vklopljenim elektronskim sistemom za stabilizacijo (DSC) cmok v grlu - seveda le, če si upate preizkušati njegove meje, ki so precej visoko postavljene, povsem dostojno za športni avtomobil.

Nebrutalen motor in pri preizkušanju mej na trenutke nepredvidljive reakcije avtomobila RX-8 torej ne uvrščajo med tiste, s katerimi bi si človek dnevno privoščil pometanje ovinkov na planinskih serpentinah, je pa nedvomno eden boljših športnih avtomobilov v tem trenutku. Takšen, kakršen je, bo zadovoljil velik spekter voznikov: od tistih, ki volana niso zelo veščiči, a radi (na avtomobilskih cestah) hitro vozijo, prek drugih, ki so že osvojili nekaj dodatnih vozniskih znanj in jih želijo še izpopolniti, pa do onih, ki se želijo le postaviti pred svetom z ekskluzivno oblikovanim avtomobilom.

Uau! Če bi moral pri RX-8 kaj izpostaviti, bi bila to tehnika: vrata in motor. Ampak tudi tisti, ki tega ne opazijo ali ne vedo, se bodo za njim ozirali. Past in vaba za avtomobilske sladokusce, kakorkoli obrneš. Uau! ■

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	7,2
402 m z mesta:	15,7 (148 km/h)
1000 m z mesta:	28,3 (191 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (V.):	11,1
80-120 km/h (VI.):	14,6

Največja hitrost

235 km/h (V. prestava)

Poraba goriva l/100 km

najmanjše povprečje	14,2
največje povprečje	21,6
skupno testno povprečje	18,8

Truš v notranjosti

4 l/100km **18,8 20**

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	60	58	58	56
90 km/h	62	62	60	60
130 km/h	70	68	66	66
Prosti tek				39

Zavorna pot

od 100 km/h:
(AM meja 39 m)

38,5 39

30 metrov 40 50 60

Dinamične meritve: T = 7 °C / p = 1014 mbar / rel. vl. = 64 % / Gume: Michelin Pilot Alpin M+S / Stanje kilometrskega števca: 6950 km

Diagram menjalnika:

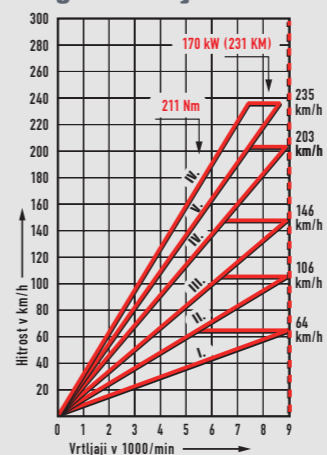
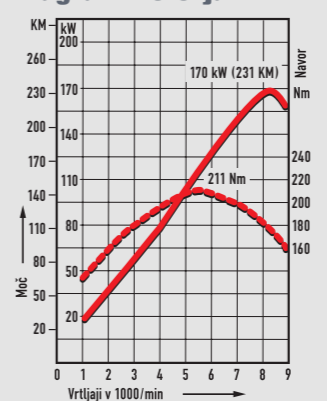


Diagram motorja:



Užitek v vožnji:

Uživali bodo ostareli motociklisti, ljubitelji lepih izdelkov, ljubitelji lepih avtomobilov, osvajači ženskih src, ljubitelji tehnike ... No, pa tudi ljubitelji hitre vožnje. Za popoln užitek manjka nekaj brutalnosti motorja.

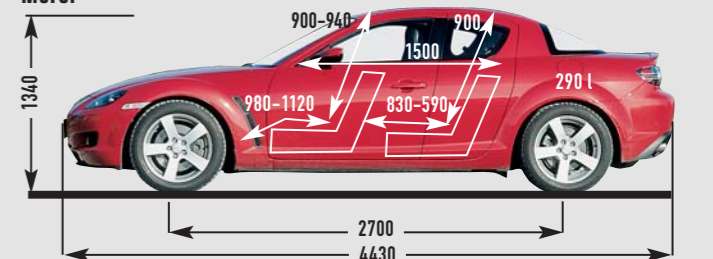
Napake med testom

- brez napak

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 2-rotorski - 4-taktni - wankel - bencinski - nameščen sredinsko vzdolžno za prednjo premo - gibna prostornina 1308 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 170 kW (231 KM) pri 8200/min - specifična moč 130,0 kW/l (176,8 KM/l) - največji navor 211 Nm pri 5500/min - večtočkovni vbrizg goriva. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,760; II. 2,269; III. 1,645; IV. 1,187; V. 1,000; VI. 0,843; vzvratna 3,564 - diferencial 4,444 - platišča 7,5J x 17 - gume 225/50 R 17 V. kotalni obseg 1,98 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 31,7 km/h. **Voz in obesa:** kupe - 4 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodila, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnjima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1350 kg - dovoljena skupna masa 1815 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 695 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 235 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,4 s - poraba goriva (ECE) 15,8/8,9/11,4 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1770 mm - kolotek spredaj 1500 mm - zadaj 1505 mm - rajdni krog 10,6 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1470 mm, zadaj 1450 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnja klopa 460 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 61 l.



Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L): 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 1 x kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavese - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - radijski sprejemnik - izmenjevalnik plošč CD - ksenonska žarometna - električno nastavljeni voznikov sedež - usnjeno oblažinjeno.

KOLIKO STANE SIT

Dodatna oprema	
Kovinska barva	119.500
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	78.100
Prednja meglenka	43.300
Prednji odbijač	81.200
Okrasna maska	19.500
Prednja šipa	108.500
Znak	4.900
Prednji blatnik	53.400
Zadnji odbijač	82.700
Zunanje ogledalo	60.300
Lahko platišče	53.200

Tabela konkurence

Model	Mazda RX-8 Revolution	Audi TT Coupe 3.2 V6 DSG Quattro	BMW 330Ci	Nissan 350Z
motor (zasnova)	2-rotorski - wankel	6-valjni - V-15°	6-valjni - vrstni	6-valjni - V-60°
gibna prostornina (cm ³)	1308	3189	2979	3498
največja moč (kW/KM pri 1/min)	170/231 pri 8200	184/250 pri 6200	170/231 pri 5900	206/280 pri 6200
največji navor (Nm pri 1/min)	211 pri 5500	320 pri 2800-3200	300 pri 3500	363 pri 4800
dolžina x širina x višina (mm)	4430 x 1770 x 1340	4041 x 1764 x 1345	4488 x 1757 x 1369	4310 x 1815 x 1320
največja hitrost (km/h)	235	250	250	250
pospešek 0-100 km/h (s)	6,4	6,4	6,5	5,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	15,8/8,9/11,4	14,9/8,1/10,6	12,8/6,9/9,1	16,1/8,7/11,4
cena osnovnega modela (SIT)	8.006.000	11.562.000	10.401.000	V Sloveniji ni v prodaji

ocena

Zunanost (15)	14	Videz povsem prepriča: je prikupen, samosvoj, prepoznaven, atraktiven. Izdelava je zelo dobra.
Notranost (140)	108	Kot kupe je manj prostoren, nekaj točk izgubi zaradi ergonomije. Prtljažnik je le povprečen.
Motor, menjalnik (40)	38	Z izjemo menjalnika, ki nima povsem športnega značaja, je pogonska tehnika odlična in vrhunska.
Vozne lastnosti (95)	83	Električen volanski servo ne daje dobrih povratnih informacij, prestavna ročica je lepa, a (trikotna) neprimerna za držanje.
Zmogljivosti (35)	31	Pospešuje malo slabše od obljubljenega, navdušuje pa odlična elastičnost motorja. Zelo velika potovalna hitrost.
Varnost (45)	42	Manjka tipalo za dež pa tudi zadnji brisalnik. Vidljivost nazaj je zelo slaba - predvsem pri parkiranju.
Gospodarnost (50)	32	Ogromno porabi - bencina in olja. Je pa za svoj denar verjetno največ športnega avtomobila in oblike.
Skupaj	348	Drobni točkovni odbitki so ga sicer postavili na štiri, a je - gledano v celoti - zelo dober paket imidža, tehnike, zmogljivosti in uporabnosti. Glede ekskluzivnosti pa nima konkurence.

OCENA avto magazin 12345

Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz zunaj in znotraj, detajli
- ▲ vrata: ideja in izvedba
- ▲ motor (tehnika, elastičnost)
- ▲ podvozje
- ▲ zvok motorja
- ▲ lega v dolgih hitrih ovinkih
- ▲ DSC
- ▲ imidž
- ▼ neravno dno pri sovozniku
- ▼ motor (poraba goriva in olja)
- ▼ nima potovalnega računalnika in tempomata
- ▼ reakcije zadka ob izklopljenem DSC
- ▼ lega prestavne ročice