

Letos je minilo četrto stoletje, odkar je Mazda prisotna na evropskih tržiščih. In letos je, kot v čast tej obletnici, Mazda evropskim (in tudi slovenskim) kupcem - z izjemo Nemčije, v kateri je prodaja stekla že novembra lani - ponudila xedos 9, sodobno limuzino višjega srednjega razreda, ki v mnogočem postavlja nova merila tudi prestižnim evropskim konkurentom.

Po uspešni prodaji modela xedos 6 se je Mazda odločila kupcem ponuditi tudi nekoliko prestižnejši model xedos 9, limuzino z manj športnega značaja in več limuzinske zrelosti, ki hoče biti Mazdin odgovor na evropske tekmece, kot so BMW serije "5", mercedes-benz razreda E in audi 100. Na rodnem Japonskem poznajo xedos 9 kot mazdo eunos 800, v ZDA pa se prodaja kot mylenia.

V primerjavi z omenjenimi tekmečji se lahko pri Mazdi pohvalijo, da ima xedos 9 navkljub nizki silueti največ notranjega prostora in višine nad vozniškim sedežem, da je najbolj aerodinamičen avtomobil med serijsko izdelovanimi limuzinami (Cx = 0,28), da sta njegova motorja okolju zelo prijazna, poleg tega pa je najtišji avtomobil v svojem razredu. Šestvaljni motorja sta tudi varčnejša kot na primer enako veliki štiri-ali šestvaljni tekmecevi, poleg tega pa xedos 9 ponuja tudi najbogatejšo serijsko opremo v razredu!

In če to še ni dovolj: xedos 9 izdelujejo na najsodobnejši proizvodni liniji na svetu, v



MAZDA XEDOS 9

IZZIVALEC

razširjeni Mazdini tovarni v Hofuju, karoserijske dele pa kot edini na svetu lakirajo po postopku "High Reflex Coating", kjer s posebnim suhim postopkom, vrtenjem in hkratnim potiskanjem karoserije po vzdolžni osi skozi tunel z vročim zrakom, nanesejo lak v precej debelejšem sloju. Rezultat tega je večji sijaj lakiranih površin, večja odpornost in daljša življenjska doba laka.

Mazda xedos 9 je na voljo v šestih barvnih različicah, tovarna pa daje posebej pri tem modelu triletno jamstvo za motor in osemletno jamstvo za pločevino. Naj bo dovolj suhoparnega naštevanja! Mazda xedos 9 je na voljo le kot štiritratna limuzina, z dvema motorjema in dvema (serijsko) bogatima paketoma opreme. Kar 75 odstotkov kovinskih delov in 85 odstotkov delov iz umetnih mas (termoplastov) je namenjenih poznejši reciklaži, nekaj delov, predvsem dušilcev hrupa v potniški kabini in motornem prostoru, pa je izdelanih iz že recikliranih materialov!

Oblikovno ta 4,825 metra dolgi novinec povzema linije sestrskega modela xedos 6,

čeprav ima nekoliko višji nos, večja žarometna in manj izrazito zaobljeno masko hladilnika, oglati prednji meglenki, prednji odbijač pa je bogatejši še za utripalke. Motorni pokrov se rahlo dviga proti položni prednji šipi, ki se prek zaobljene strehe konča v skladno oblikovanem, a neizrazitem zadku, ki vsekakor ne pritegne pogleda. Paketa opreme sta lastna vsaki različici posebej. Različica s šibkejšim šestvaljnikom ima v serijski opremi obe zračni vreči ameriškega velikostnega formata, klimatsko napravo, potovalni računalnik, tempomat, električno nastavljive zunanji ogledali in šipe v vratih, alarmno napravo, osrednjo ključavnico, trikanalski štirisenzorski zavorni ABS, volanski servo-vojačevalnik in elektronsko uravnane zategovalnike prednjih varnostnih pasov, ki so sicer spredaj in zadaj nastavljivi po višini. Močnejši model je bogatejši še za usnje na sedežih (prednja sedeža upravlja elektrika), zlahno orehovo na armaturni plošči, električno vodeno dvizno streho, sistem proti zdrsanju gnanih koles in lita platišča.



Pri tem modelu lahko kupec izbere tudi elektronsko podprt štiristopenjski samodejni menjalnik z dvema programoma vožnje in dodatnim stikalom na prestavni ročici za ohranjanje ene od izbranih prestav (hold mode).

Xedos 9 ima tudi izboljšano vzmetenje s tako imenovanim obešenjem "multi link". Obešenje prednjih koles so namreč izdelali iz kovanih, v črko L oblikovanih spodnjih prečnih vodil ter gornjih in vzdolžnih vodil v kombinaciji z vzmetnimi nogami in stabilizatorjem. S tem so odpravili nezaželeno negativno nagibanje vzmeti, kar omogoča lažje in varnejše vodenje avtomobila. Tudi zadaj so snovalci uporabili dvojno trapezasto obešenje koles, saj so na poseben jeklen okvir, ki je s štirimi gu-

mastimi ležaji pritrjen na karoserijo, vpeli neenako dolga gornja in spodnja vzdolžna vodila. S tem so dosegli optimalen nagib koles in nespremenljiv kolotek, zaradi česar celotno podvozje deluje bolj ubrano.

Motorja za ta avtomobil sta dva. Šibkejši je 2,0-litrski motor V6 (opremljen z dvema odmičnima gredema in s po štirimi ventili na valj, z elektrono za vbrzganje goriva in katalizatorjem), ki zmore največjo moč 105 kW (143 KM) pri 6000 vrtljajih v minuti in največji navor 176 Nm pri visokih 5000 vrtljajih v minuti. Zmogljivejši je 2,5-litrski motor V6 24V enako sodobne zasnove, ki pa zmore največjo moč 123 kW (167 KM) pri 6000 vrtljajih in največji navor 212 Nm pri 4900 vrtljajih v minuti. Oba motorja se odlikujeta po izredno kultiviranem delovanju, saj se ju tudi ob priganjanju skoraj ne sliši, v celoti zadovoljita potrebe te limuzine, čeprav seveda močnejši motor omogoča suverenejšo vožnjo in boljše hitrostne povprečja.

Med vožnjo sem preskusil obe motorni različici. In če je šibkejši model ponujal zmerne voziške užitke v prostorni limuzini ob poslušanju dobrega avtoradia, sem resnično užival šele v različici z močnejšim motorjem, opremljeni s samodejnim menjalnikom. Pretikanje je v vseh vozniških razmerah izjemno mehko, izza volanskega obroča skoraj

MAZDA XEDOS 9	2,0i V6	2,5i V6/AT
motor (zasnova)	V6	V6
vršina in glob (mm)	78,0 x 69,6	84,5 x 74,2
globina prostornina (ccm)	1995	2497
kompresija	9,5:1	9,2:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	105 (143)/6000	123 (167)/6000
največji navor (Nm pri 1/min)	176/5000	212/4900
odmični gred (pogon)	2 x 2 (zobati jermen)	
število ventilov za valj	4	
polnjenje z gorivom, vžig	elektronsko	
hlajenje	vodno	
menjalnik (število prestav)	ročni, 5	ročni, 5/samodejni, 4
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator	
zadnja prema	posamične obese, vzmetni nogi, prečna in vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, stabilizator	
zavore spredaj	kolotne, notranje hlajene	
zavore zadaj	kolotne	
volan	z zobato letvijo, servo	
platišča	6j x 15 jeklena	6j x 15 aluminijasta
gume	205/65 VR 15	
teža praznega vozila (kg)	1455 kg	1460/1475 kg (AT)
dovoljena skupna teža (kg)	1940	1940/1955 (AT)
medosna razdalja (mm)	2750	
dolžina x širina x višina (mm)	4825 x 1770 x 1395	
prtljajnik (litri)	420	
posoda za gorivo (litri)	68	
največja hitrost (km/h)	202	220/210 (AT)
pospešek 0 - 100 km/h (s)	10,7	8,6/11,1 (AT)
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,3/7,7/11,1	6,8/8,4/12,6 (AT) 6,9/8,5/12,9
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super	

neobčutno ter predvsem presenetljivo hitro. Menjalnik se ob pomoči elektrone odziva hitro in natančno po ukazih s pedala za plin. Stikalo z oznako "Hold" na ročici omo-

goča športno pospeševanje v eni prestavi, vse dokler elektrone ne izklopi vžiga, obenem pa lahko voznik z njim pretika enako, kot bi z ročnim menjalnikom. Zadovolji tudi opremljena in lična notranjost, pa čeprav imata prednja sedeža prekratek vzdolžni pomik (na račun večje prostornosti za njima, saj je prostora za noge potnikov na zadnji klopi resnično več kot dovolj). Lega xedos 9 je dolgo povsem nevtralna, zaradi limuzinskih mer pa mu seveda bolj ustrezajo dolgi in hitro voženi ovinki.

Navdušijo tudi učinkovite zavore, ki so za vsa kolesa kolotne in spredaj še dodatno hlajene.

V celoti se izkaže mazda xedos 9 kot precejšnja osvežitev v tem limuzinskem razredu, seveda pa bodo o tem svoje povedali šele kupci. Tudi v Sloveniji, saj jih je po besedah odgovornih pri ljubljanski Grudi nekaj že vplačalo novo limuzino.

Tekst: BORIS SAMBOLEC

