



MAZDA XEDOS 6

Μετά από μακρόχρονη απουσία από την ελληνική αγορά,
το 1600άρι «γοήτρου» της Mazda επιστρέφει με νέες φιλοδοξίες,
καθώς έχει τώρα «καθαρότερο» κινητήρα, βελτιώσεις στα σημεία
και - κυρίως - πιο ανταγωνιστική τιμή.

του Κλεάνθη Τριανταφυλλίδη



Η δεύτερη ευκαιρία



«Ετσι θα έπρεπε να είναι η μικρή Jaguar», είχε πει ο ίδιος ο πρόεδρος της βρετανικής εταιρείας, όταν πρωτοείδε το Xedos 6. Κι αυτό τα λέει όλα για το στυλ και την ποιότητα κατασκευής του αυτοκινήτου. Μόνο που το εν λόγω μοντέλο ήταν Mazda και, όσο καλά προϊόντα κι αν παράγει, η γαπωνέζικη φίρμα δεν έχει το κύρος και το γρήγορο ορισμένων ευρωπαϊών ανταγωνιστών της. Γι' αυτό και το Xedos δεν «έπιασε», όταν πρωτοδιατέθηκε στην ελληνική αγορά σε μια τιμή επιπέδου BMW.



Διακριτικά κομψή μάσκα και λεπτοί προβολείς τύπου "προτζέκτορ".

Όμως το πάθημα έγινε μάθημα: το Xedos 6 επιστρέφει τώρα πολύ πιο ανταγωνιστικό σε τιμή και με βελτιώσεις στα σημεία, για να διεκδικήσει τη θέση που του αξίζει, ανάμεσα στα μεσαία οικογενειακά «σεντάν» των 1600 κυβικών.

ΑΜΑΞΩΜΑ - ΣΧΕΔΙΑΣΗ - ΧΩΡΟΙ Πιο όμορφο απ' ό,τι ευρύχωρο

Παρά το γεγονός ότι παρουσιάστηκε το 1991, το Xedos δείχνει κάθε άλλο παρά ξεπερασμένο σχεδιαστικά. Αντίθετα, δείχνει σύγχρονο, όμορ-



Μοντέλο δοκιμής: Xedos 6 1.6
Τιμή: 6.790.000 δρχ. (χωρίς κλιματισμό)
Δυναμομέτρηση (στους τροχούς):
95,4 ίπποι/6000 σ.α.λ.
0-100 χλμ./ώρα: 11,1"
Τελική: 180 χλμ./ώρα
Κατανάλωση: 12,1 λίτρα/100 χλμ.

Μας άρεσε

- + Εμφάνιση
- + Ποιότητα κατασκευής
- + Επιδόσεις
- + Εξοπλισμός
- + Εργονομία
- + Φρένα

Δεν μας άρεσε

- Διάκοσμος εσωτερικού
- Κατανάλωση
- Θόρυβος από κινητήρα και δρόμο
- Μέτριοι χώροι για πίσω επιβάτες και αποσκευές
- Πίσω παράθυρα που δεν ανοίγουν μέχρι κάτω



Σωστή εργονομία, καλός εξοπλισμός, αλλά ο διάκοσμος δεν έχει αρχοντιά και δείχνει ξεπερασμένος.

φο, έχει ξεχωριστή προσωπικότητα και είναι και αεροδυναμικό, με συντελεστή οπισθέλκουσας Cx=0,30 (0,29 με την έξτρα πίσω αεροτομή). Στην αεροδυναμική συμβάλλει και το χαμηλό ύψος του αυτοκινήτου, που όμως δεν έχει σημαντικές επιπτώσεις στον εσωτερικό χώρο, αφού ο «αέρας» πάνω από το κεφάλι των πίσω επιβατών κρίνεται (οριακά) επαρκής. Οριακά επαρκής είναι και ο χώρος για τα γόνατά τους, οπότε το μόνο παράπονο που θα έχουν θα αφορά στα πίσω παράθυρα, που ανοίγουν μόνο κατά τα δύο τρίτα. Όλα αυτά βέβαια ισχύουν για δύο επιβάτες στο πίσω κάθισμα, που μπορούν, για μεγαλύτερη άνεση, να κατεβάσουν και το αναδιπλούμενο υποβραχιόνιο. Το πλάτος επαρκεί και για ένα τρίτο επιβάτη, αλλά η διαμόρφωση του καθίσματος τον κάνει να κάθεται μάλλον άβολα, όπως εξάλλου και στα περισσότερα αντίστοιχα αυτοκίνητα.

Στις μπροστινές θέσεις, ο χώρος είναι άφθονος από κάθε άποψη. Δεν θα λέγαμε το ίδιο και για το πορτ-μπαγκάζ, που έχει επιπλέον και πολύ μικρό άνοιγμα, αλλά για όποιον δεν φτάνουν τα 407 (ονομαστικά) λίτρα, υπάρχει η δυνατότητα αναδίπλωσης της πλάτης του πίσω καθίσματος, σε δύο ξεχωριστά, άνισα τμήματα.

ΕΡΓΟΝΟΜΙΑ - ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΠΟΙΟΤΗΤΑ Λειτουργικά και καλοφτιαγμένο

Δεν ξέρουμε άλλο αυτοκίνητο της κατηγορίας που να έχει καθίσματα τύπου μπάκετ, όπως το Xedos. Αυτό ίσως να μην αρέσει στους πιο εύσωμους, αλλά όλοι οι άλλοι θα εκτιμήσουν την πλευρική στήριξη που προσφέρουν τα καθίσματα αυτά στις στροφές.

Η στήριξη της μέσης, στο κάθισμα του οδηγού, δεν ρυθμίζεται και η ρύθμιση της πλάτης είναι σκαλωτή, αλλά η θέση οδήγησης έρχεται στα μέτρα σου, αφού το κάθισμα και το (δερμάτινο) τιμόνι ρυθμίζονται σε ύψος, ενώ υπάρχει και στήριγμα για το αριστερό πόδι. Αν και το πίσω μέρος του αυτοκινήτου δεν φαίνεται στο παρκάρι-



Οι διακόπτες για θέρμανση, αερισμό και ξεθόλωμα είναι συγκεντρωμένοι και πρακτικοί.

σμα, η ορατότητα γενικά δεν είναι κακή, καθώς τη βοηθούν τόσο οι μελετημένοι, ανισομεγέθεις (και θερμαινόμενοι) καθρέφτες, όσο και η ρυθμιζόμενη δέσμη των προβολέων. Αντίστοιχα μελετημένη είναι και η εργονομία των διακοπών.

Από πλευράς εξοπλισμού, το Xedos τα έχει σχεδόν όλα - και λέμε «σχεδόν», γιατί λείπει το ηχοσύστημα, ενώ το αυτοκίνητο της δοκιμής μας ήταν στην έκδοση χωρίς κλιματισμό. Στα στάνταρ στοιχεία, πάντως, περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, αερόσακοι ασφαλείας για οδηγό και συνοδηγό, ABS φρένων, υδραυλικό τιμόνι, 4 ηλεκτρικά παράθυρα, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενοι καθρέφτες, κεντρικό κλειδίωμα και ζάντες αλουμινίου, ενώ υπάρχουν και αρκετές πρακτικές λεπτομέρειες, όπως η φωτιζόμενη κλειδαριά του οδηγού και τα φώτα «ρείθρου» στις 4 πόρτες.

Ο εσωτερικός διάκοσμος δείχνει κάπως φτηνός και ξεπερασμένος, με πολύ, λείο και ανοιχτό-



Ρυθμιζόμενη δέσμη προβολέων και ειδική θήκη για κέρματα.



Εξωτερικοί καθρέφτες που ρυθμίζονται και θερμαίνονται ηλεκτρικά.



Μπορεί να μην έχει κορυφαία πρόσφυση, αλλά αντιδρά πάντα προβλέψιμα και προοδευτικά.



Τα πίσω φώτα θυμίζουν την... Jaguar XK8.



Μέτρια η χωρητικότητα του πορτ-μπαγκάζ, αλλά οι πλάτες των πίσω καθισμάτων διπλώνουν.

χρωμο πλαστικό, αλλά η ποιότητα κατασκευής είναι ιδιαίτερα προσεγμένη, με στενούς αρμούς και τέλεια βαφή στο αμάξωμα, που, κατασκευασμένο όπως είναι κατά 90% από γαλβανισμένο έλασμα, καλύπτεται από αντιδιαστρητική εγγύηση 8 ετών.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ - ΜΕΤΑΔΟΣΗ
Αποτελεσματική τεχνολογία

Ο γνωστός, 16βάλβιδος κινητήρας BD6 της Mazda, με τις υποτετράγωνες διαστάσεις κυλίνδρων και τον πολλαπλό ψεκασμό, έχει υποστεί κάποιες τροποποιήσεις (μείωση συμπίεσης κ.ά.) για

να πληροί τις τελευταίες προδιαγραφές καυσαερίων. Σαν αποτέλεσμα, η μέγιστη ισχύς του έχει μειωθεί κατά 6 ίππους, αλλά και πάλι οι 108 που απομένουν τον τοποθετούν κοντά στην κορυφή της κατηγορίας. Στην πράξη αποδεικνύεται ζωντανός, με απόκριση στο γκάζι τόσο άμεση, που μέσα στην πόλη γίνεται μέχρι και ενοχλητική. Σαν πολυβάλβιδος που είναι, αποδίδει καλύτερα πάνω από τις 3000-3500 σ.α.λ. και είναι αξιολογώσιμη η άνεση και ομαλότητα της λειτουργίας του ακόμη και μέσα στα «κόκκινα». Αθόρυβος όμως δεν μπορεί να χαρακτηριστεί, παρά την καλή του μόνωση.

Όσο για το κιβώτιο ταχυτήτων, έχει τις συνή-

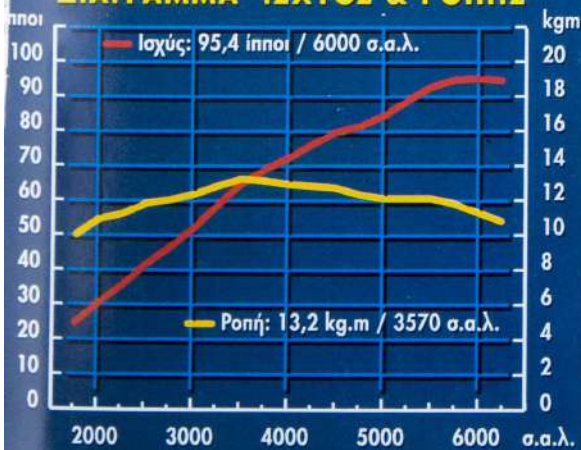
θεις μακριές σχέσεις των οικογενειακών μοντέλων, ενώ ο επιλογέας έχει την τυπική αίσθηση των Mazda: είναι δηλαδή μαλακός, αλλά με σχετικά μεγάλες διαδρομές.

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ - ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ
Πολύ γρήγορο, αλλά "καίει"

Δεν υπάρχουν εδώ εκπλήξεις: η κορυφαία για την κατηγορία ιπποδύναμη μεταφράζεται και σε κορυφαίες επιδόσεις. Ο χρόνος των 11,1" για τα 0-100 κλμ./ώρα είναι κατά 1,3"-1,4" καλύτερος από εκείνους της Carina και του Primera, που κρατούσαν μέχρι τώρα τα σκήπτρα της κατηγορίας. Αντίστοιχες είναι οι διαφορές στα προσπεράσματα (6,1" για τα 80-110 με 3η, αντί των 7,2" της Carina) αλλά και στις ρεπρίζ από χαμηλές στροφές (8,6" για τα 50-80 με 4η, αντί των 9,3" του Mondeo, που είχε μέχρι τώρα τον καλύτερο χρόνο).

Γρήγορο λοιπόν το Xedos, αλλά μήπως το πλη-

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΙΣΧΥΟΣ & ΡΟΠΗΣ



Στο δυναμόμετρο

Η ζωντανία του Xedos στο δρόμο επαληθεύτηκε και από το δυναμόμετρό μας. Η ισχύς του 16βάλβιδου κινητήρα αυξάνεται σχεδόν γραμμικά με τις στροφές (με εξαίρεση δύο διασταγμούς στις 2600 και 4850 σ.α.λ.), για να φτάσει τους 95,4 ίππους, ακριβώς στις 6000 στροφές. Αντίστοιχα καλή είναι και η ροπή, που ξεπερνά τα 12 kgm από τις 2750 μέχρι τις 4850 σ.α.λ., ενώ στις 3570 φτάνει σ' ένα μέγιστο 13,2 kgm. Και οι δύο μέγιστες τιμές είναι κοντά στην κορυφή της κατηγορίας - κι αυτό παρότι οι απώλειες στο σύστημα μετάδοσης είναι ασυνήθιστα ψηλές (11,1 ίπποι).



Ο 16βάλβιδος κινητήρας έχει χάσει 6 ίππους, αλλά δίνει πάντα κορυφαίες επιδόσεις.

Η ισχύς και η ροπή έχουν μετρηθεί στους τροχούς. Η δυναμόμετρηση έγινε στο δυναμόμετρο DYNOJET 248-E της TECNO-MOTO.



Μόλις επαρκής ο χώρος για τους πίσω επιβάτες.

ρώνει κανείς στο βενζινάδικο; Αν έχει βαρύ δεξί πόδι, ναι. Τότε η κατανάλωση μπορεί να φτάσει στο επίπεδο των 14 λίτρων/100 κλμ. Με συγκρατημένη οδήγηση, όμως, πέφτει σημαντικά. Κοινώς, όπως του φέρεσαι του Xedos, έτσι σου φέρεται. Αποτέλεσμα: η μέση κατανάλωση στα χέρια μας, με μεϊκή οδήγηση, ήταν 12,1 λίτρα/100 κλμ., δηλαδή ούτε 3% μεγαλύτερη από εκείνη του Nissan Primera (που όμως δεν είναι από τα οικονομικά μοντέλα της κατηγορίας).

ΟΔΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ - ΦΡΕΝΑ

Διαγνώγη κοσμιωτάτη

Η πίσω ανάρτηση "διπλών τραπεζοειδών συνδέσμων" (TTL) της Mazda ήταν από τις πρώτες με χαρακτηριστικά παθητικής τετραδιεύθυνσης. Το Xedos έχει μια εξελιγμένη έκδοση της ανάρτησης αυτής, ανάλογα προσεγγμένη ανάρτηση και μπροστά, οπότε δίκαια περιμένει κανείς καλό κράτημα. Σε γενικές γραμμές, οι προσδοκίες αυτές επαληθεύονται. Το Mazda μπορεί να δείχνει λίγο "μαλακό" στις στροφές και να μην έχει την ακλόνητη αίσθηση ενός Audi A4 για παράδειγμα, αλλά αντιδρά προβλέψιμα και προδευτικά, με αποτέλεσμα ένας καλός οδηγός να μπορεί να "παίζει" μαζί του, ρυθμίζοντας την τροχιά του με το πάτημα και άφημα του γκαζιού. Σ' αυτό,

έχει μάλιστα και τη συμπαράσταση του συστήματος διεύθυνσης, που παρότι έχει μεταβλητή υποβοήθηση (ανάλογη με την ταχύτητα του αυτοκινήτου), δεν είναι ποτέ τόσο ελαφρύ ώστε να μην έχει αίσθηση. Τέλος, τα 4 διακόφρενα (αεριζόμενα μπροστά) συμπληρώνουν την καλή εικόνα, όντας δυνατά και με σωστή αίσθηση στο πεντάλ.

ΑΝΕΣΗ - ΘΟΡΥΒΟΣ
Περιμέναμε κάτι καλύτερο

Εδώ το Mazda δεν τα πάει τόσο καλά, όσο θα άρμοζε σ' ένα πολυτελές μοντέλο "γοήτρου". Η ανάρτηση διατηρεί μεν τον έλεγχο του αμαξώματος στις μεγάλες ταχύτητες, αλλά δεν "φιλτράρει" όσο θα έπρεπε τις ανωμαλίες του δρόμου στις μικρές ταχύτητες. Πέρα από τις αντιδράσεις της ανάρτησης, μάλιστα, φθάνει στο εσωτερικό και κάμποσος θόρυβος, που προέρχεται κυρίως από τον κινητήρα και την κύλιση των ελαστικών (οι αεροδυναμικοί θόρυβοι είναι χαμηλοί). Με δύο λόγια, η συνολική εικόνα της άνεσης, χωρίς να είναι κακή, δεν είναι στο επίπεδο των υπόλοιπων χαρακτηριστικών του αυτοκινήτου (Εξάρηση, το αποδοτικό και εύχρηστο σύστημα θέρμανσης - αερισμού).

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ... Μην το παραβλέψετε

Παρά τα 5 χρονάκια του, το Xedos 6 δεν έχει χάσει την ανταγωνιστικότητά του. Αντίθετα, έχει κερδίσει σημαντικά, χάρη στη χαμηλότερη τιμή του. Ίσως να μη λάμψει, με τα σημερινά κριτήρια, στους τομείς της άνεσης και του εσωτερικού διακόσμου, αλλά ποιοτικά ξεχωρίζει και σε επιδόσεις είναι κορυφαίο. Αν προσθέσουμε σ' αυτά και την εμφάνισή του, δεν μπορούμε παρά να το κατατάξουμε στα ενδιαφέροντα μοντέλα της κατηγορίας.

Κόστος

Βασική τιμή	6.790.000 δρχ.
Φορολ. Ίπποι	11
Ετήσιο τεκμήριο	2.550.000 δρχ.
Τέλη κυκλοφορίας	35.000 δρχ.

Εξοπλισμός

Ηλεκ. παρ.β. εμπρ./πίσω	ST
Ηλεκ. καθρέπτες	ST
Ηλιοροφή	-
Κεντρικό κλειδίωμα	ST
Υδραυλικό τιμόνι	ST
Ρυθμιζ. δέσμη προβολέων	ST
Κλιματισμός	300.000 δρχ.
Δερμάτινα καθίσματα	-
ABS	ST
Αερόσακος οδηγ./συνοδηγ.	ST/ST
Immobolizer	ST
Συναγερμός	-
Ραδιοκασετόφωνο	-
Ζάντες ελαφρού κράματος	ST

Ανταλλακτικά

	Ανταλλακτικό	Τοποθέτηση
Φτερό εμπρός	76.982	11.800
Φανάρι εμπρός	157.848	3.540
Φανάρι πίσω	64.225	3.540
Καπό εμπρός	98.328	11.800
Προφυλακτήρας εμπρός	123.397	11.800
Προφυλακτήρας πίσω	120.173	11.800
Καταλύτης	355.024	4.012
Αισθητήρας «λ»	57.634	4.012
Εξάτμιση	64.079	4.012
Δίσκος-Πλατά	58.644	32.096
Αμορτισέρ (σετ)	191.663	48.144
Εγκέφαλος	587.508	3.009
Τακάκια εμπρός	31.127	6.018

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Κινητήρας		Μετάδοση	
Θέση	Εμπρός εγκάρσια	Κίνηση	Εμπρός
Κυλίνδροι	4 σε σειρά	Συμπλεκτής	Μονοδίσκος
Μπλόκ/Κεφαλή	Χυτοσίδηρος/Αλουμίνιο	Κιβώτιο	Χειροκίνητο 5 ταχυτήτων
Κυβισμός	1598 κ.εκ.	Σχέσεις μετάδοσης / Ταχύτητα (στις 1000 σ.α.λ.)	
Ισχύς (ίπποι / σ.α.λ.)	108/6200	1η	3,416:1 / 7,3
Ροπή (kgm / σ.α.λ.)	14,1/3600	2α	1,842:1 / 13,5
Διαμ.διαδρομή	78 x 83,6 mm	3η	1,290:1 / 19,3
Συμπισση	9,0:1	4η	0,918:1 / 27,2
Βαλβίδες	4 ανά κύλινδρο	5η	0,731:1 / 34,1
Εκκεντροφόροι	2 επικεφαλής	Όπισθεν	3,214:1
Τροφοδοσία	Ψεκασμός Πολλαπλών Σημείων	Διαφορικό	4,388:1

Συστ. Διεύθυνσης		Τροχοί	
Τύπος	Κρεμαγιέρα	Ζάντες	5.5J x 14 Αλουμινένιες
Υδραυλ. υποβοήθηση	Ναι, μεταβλητή	Ελαστικά	185/65 R 14 H
Στροφές τιμονιού	3,1	Ρεζέρβω	185/65 R 14 H
Διάμετρος στροφής	10,4 μέτρα		

Ανάρτηση		Ηλεκτρικά	
Εμπρός	Γόνατα Μακφέρσον, ψαλίδια βάσης, αντιστρεπτική ράβδος	Μπαταρία	12V / 60Ah
Πίσω	Γόνατα, διαμεικτές σύνδεσμοι, διπλοί εγκάρσιοι σύνδεσμοι σε τραπεζοειδή διάταξη αντιστρεπτική ράβδος	Διαστάσεις	
		Αριθμός θέσεων	5
		Μήκος x Πλάτος x Ύψος	4.545 x 1.700 x 1.345 mm
		Μεταξόνιο	2.610 mm
		Μετατόχιση (εμπρός/πίσω)	1.480/1.490 mm
		Χώρος αποσκευών	407 λίτρα

Φρένα		Βάρος	
Εμπρός	Αεριζόμενοι δίσκοι	Κενό	1140 κιλά
Πίσω	Δίσκοι	Περίλιο φορτίο	505 κιλά
ABS	Ναι		
Χειρόφρενο	Πίσω, μηχανικό		

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

Επιτάχυνση απο στάση		Συνθήκες μετρήσεων	
χλμ./ώρα	δευτερόλεπτα	Φορτίο	Δύο άτομα, όργανα μετρήσεων, ρεζερβουάρ στα 3/5
0-40	2,6	Θερμοκρασία	21°C
0-60	4,8	Ενδειξη οδόμετρου	790 χλμ.
0-80	7,5		
0-100	11,1		
0-120	15,8		
0-140	23,6		
0-160	34,3		
400 m από στάση (δλ. / χλμ. ανά ώρα)	17,8 / 126,6		
1000 m από στάση (δλ. / χλμ. ανά ώρα)	32,9 / 158,1		

Σφάλμα ταχύμετρου		Κατανάλωση	
ένδειξη	πραγματικά	Μετρήσεις Δοκιμής	
πραγματικά	πραγματικά	Μέση	12,1 λίτρα/100 χλμ.
60	58,5	Μέγιστη - Ελαχιστή	9,7-14,0 λίτρα/100 χλμ.
80	78	Τυποποιημένη (ECE)	
100	97,5	90	5,4 λίτρα/100 χλμ.
120	116,5	120	7,2 λίτρα/100 χλμ.
		Πόλη	9,5 λίτρα/100 χλμ.
Τελική ταχύτητα	180 χλμ./ώρα	Ρεζερβουάρ	60 λίτρα

Επιτάχυνση εν κινήσει		Θόρυβος	
χλμ./ώρα	δευτερόλεπτα	χλμ./ώρα	dbA
με 3η		με 3η	
30-50	3,9	40	58,5
50-80	5,4	60	65
80-110	6,1	80	68,5
με 4η		100	71,5
50-80	8,6	με 4η	
80-110	8,9	100	69,5
110-140	11,5	120	72
με 5η		με 5η	
80-110	13,3	120	70
110-140	16,2	140	73
		Όριο στροφών με 2η	81