

De Xedos Story





Amati



Het merk dat er nooit kwam

De geschiedenis van de Xedos 6 en Xedos 9 begint in feite in 1988. Honda, Toyota en Nissan hadden in de jaren '80 allemaal luxedivisies gelanceerd in Noord Amerika. Mazda was daar een kleine aanbieder met vooral kleinere zuinige auto's. Mazda wilde echter ook de luxemarkt betreden en een graantje meepikken van verkopen op deze grote markt. Mazda begon in 1988 "Project Pegasus" bij Mazda North American Operations in Irvine, Californië, om te bestuderen hoe ze een eigen luxe auto op maat konden maken. Project Pegasus werd de Amati-divisie in 1989, met executive Dick Colliver aan het hoofd. De geboorte en ondergang van een nieuw Mazda merk.

De Amerikaanse markt

De Amerikaanse markt is een erg belangrijke exportmarkt. Het is dus belangrijk dat je daar als producent een goed aandeel hebt. Japanse auto's begonnen in populariteit te stijgen in de Verenigde Staten tijdens de jaren 1970 toen de markt verschoof naar kleine, zuinige auto's na de oliecrisis van 1973. Omdat de grote Amerikaanse fabrikanten General Motors, Ford Motor Company, Chrysler en American Motors (AMC) slecht voorbereid waren op de verschuiving, begonnen ze voor het eerst marktaandeel te verliezen aan Japanse fabrikanten. Tegen het einde van het decennium zaten Ford, Chrysler en AMC in financiële problemen en waren ze aan het inkrimpen om te proberen het hoofd boven water te houden. De Amerikaanse regering bemoeide zich er mee: in mei 1981 kreeg het de Japanse regering zover om in te stemmen met een vrijwillige exportbeperking van 1,68 miljoen voertuigen per jaar naar de Verenigde Staten.

Met de beperking hebben de grote Japanse autofabrikanten hun bedrijfsstrategieën aangepast. In plaats van grote hoeveelheden goedkope zuinige auto's te exporteren, probeerden ze in plaats daarvan hun beperkte toewijzing te gebruiken om duurdere voertuigen te exporteren terwijl ze hun goedkopere modellen produceerden in nieuw gebouwde fabrieken in de Verenigde Staten. De toenemende vraag naar luxere auto's in Japan hielp deze aanpassing en de concurrentie tussen de grote autofabrikanten was hevig. De overliquiditeit gaf hen bijna eindeloze hoeveelheden kapitaal om te gebruiken om deze nieuwe voertuigen te ontwikkelen, die steeds exotischer werden naarmate het decennium afnam. Honda, Toyota en Nissan begonnen met het ontwikkelen van luxe voertuigen specifiek voor de verkoop in de Verenigde Staten, in de overtuiging dat er een aanzienlijke groei zou zijn in de markt voor luxe auto's daar naarmate de Amerikaanse economie zich herstelde van de recessie van de vroege jaren 1980 en de babyboomgeneratie ouder en welvarender werd. Honda lanceerde het merk Acura in 1986, Toyota en Nissan volgden met de lancering van hun respectievelijke Lexus- en Infiniti-merken in 1989.

Ontwikkeling

Ondanks het feit dat Mazda van een veel kleinere omvang was en aanzienlijk minder middelen had dan Toyota en Nissan, begon het eind jaren 1980 aan een agressief uitbreidings- en diversificatieplan met als doel uiteindelijk de op twee na grootste autofabrikant van Japan te worden. In eigen land lanceerde Mazda de merken Autozam, Eunos en ěfini. Mazda begon in 1988 "Project Pegasus" bij Mazda North American Operations in Irvine, Californië, om te bestuderen hoe ze een eigen luxe auto op maat konden maken.



In Europa werd deze als nieuwe merk Xedos 6 op de markt gebracht, in een andere halfslachtige poging in het opzetten van een luxe submerk. De Amati 500 volgde in 1995. Op veel niet-Europese markten verscheen deze als Eunos 800 of als Mazda Millenia. In Europa werd de auto als Xedos 9 geïntroduceerd. Interessant is dat toen de Millenia uiteindelijk in 1995 in de VS werd gelanceerd, een tv-advertentie verkondigde: "We stoppen het geld in de auto en niet in een luxe divisie en al die overhead." Ondanks zijn voorwielgedreven lay-out en conservatievere styling, werd de Millenia op de markt gebracht als een sportiever aanbod dan de achterwielgedreven 929 / Sentia. Uiteindelijk was deze productoverlapping aan de bovenkant van Mazda's gamma van korte duur: de 929 / Sentia verdween in hetzelfde jaar uit de prijslijsten. De Millenia hield het vol tot 2002.

Project Pegasus werd de Amati-divisie in 1989, met executive Dick Colliver aan het hoofd. Mazda kondigde Amati officieel aan tijdens een persconferentie in augustus 1991 om in het voorjaar van 1994 te lanceren. In tegenstelling tot zijn rivalen was Mazda van plan de voertuigen binnen zijn bestaande dealers te verkopen. Mazda onthulde geen details over de auto's zelf op de conferentie en koos ervoor om de vroege marketingstrategieën van Infiniti na te bootsen om de auto's onder de pet te houden om anticipatie bij het publiek op te bouwen. Mazda beweerde dat de naam Amati afkomstig was van de Latijnse uitdrukking "liefhebben". Analisten merkten destijds op dat "Amati" een anagram van "Miata" was en vroegen zich af of de nieuwe voertuigen geïnspireerd zouden zijn door de roadster. De ontvangst van de aankondiging was gemengd, waarbij sommige analisten scepsis uitten dat Mazda de middelen had om een aparte luxedivisie te ondersteunen en vreesden dat de Amerikaanse markt voor luxe auto's oververzadigd raakte.

De auto's

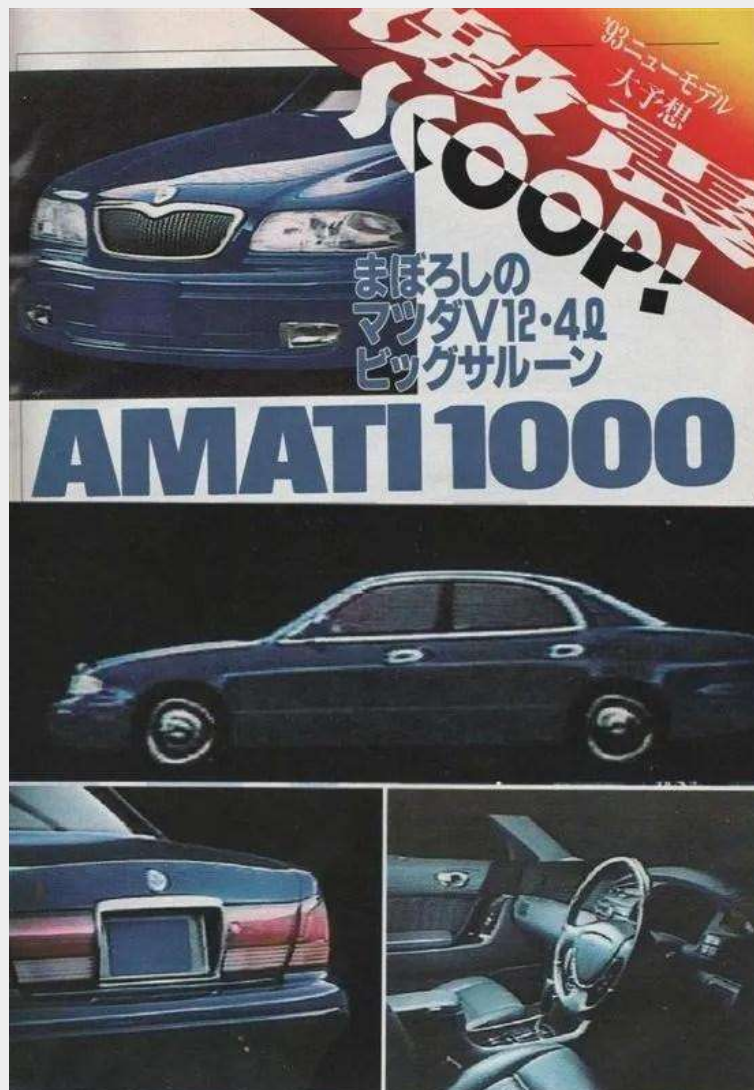
Al in een vroeg stadium werd er gespeculeerd over de modellen van Amati. De bedoeling was dat er vanaf 1992 een 3 a 4-tal auto's zouden worden geïntroduceerd. De Amati 300, een compacte executive auto; de Amati 500, een executive auto gelijkwaardig aan de Lexus ES, de Amati 1000, een full-size luxe auto en mogelijk een full size coupé op basis van de Eunos Cosmo.

Nalatenschap

Omdat Mazda nooit de werkelijke Amati-voertuigen aan het publiek heeft onthuld, het project onder de pet heeft gehouden en de overblijfselen niet heeft bewaard, is veel van wat door autojournalisten en historici over Amati is gecatalogiseerd speculatief en worden sommige details betwist. Wat er bekend is over Amati is gebaseerd op wat erover is geschreven door hedendaagse autopublicaties, getuigenissen van Mazda-medewerkers die betrokken waren bij het project en studie van de Amati-auto's die in productie zijn gegaan. Mazda's door het bedrijf gesanctioneerde museum in Hiroshima en hun archief in Californië bevatten geen artefacten of vermelding van het Amati-project en toen autoblog Jalopnik in 2018 een diepgaand retrospectief van het merk maakte, raadden hun Amerikaanse bronnen hen af om informatie te zoeken bij Japanse bronnen omdat het een "gevoelig onderwerp" bij hen was. Het was gezichtsverlies. Om te besluiten om dat te doen, om aankondigingen te doen, om de wereld te vertellen dat je het zou doen, en dan niet in staat zou zijn om het te realiseren. Amati beloofde zoveel, maar leverde zo weinig. Van alle Mazda-merken is Amati degene die spoorloos lijkt te zijn verdwenen. Het is een verhaal van hoge verwachtingen en grote verwachtingen, maar een verhaal dat eindigt in mislukking en enorme verliezen. De naam Amati is misschien in 1992 gestorven, maar de geest van het mislukte luxemerk leeft voort in Mazda's producten uit de jaren 1990.

Van Amati naar Xedos.

Twee van Amati's geplande sedans, de 300 en 500, werden uiteindelijk onder verschillende naamplaatjes gelanceerd. De Amati 300 werd in thuisland Japan Eunos 500 op de markt gebracht.



V10エンジン、4.0仕様が急浮上!
復活! アマティ用の4.0 W12気筒

激震 日本の新車



1月20日、日比谷フォーラムで発表された。このエンジンは、1992年に開発されたW12エンジンの復活版である。3気筒、4.0リットル、DOHCエンジンの構造で、最大出力は276psと発表された。また、トルクは34kgmと公表された。パワー的には当時のスーパーカーに匹敵する。276psを実現するために、今ではVWがW12エンジンを採用している。

1989年にマツダが東京モーターショーに出展したW12気筒エンジン。中央にもバンクを持つユニークなものであった!

「トリプルフォーコンパクトW12シリンダー」と名づけられたマツダのW12気筒DOHCエンジン。総重量は398kg、パワーについては発表されていないが、トルクは34kgmと公表された。パワー的には当時のスーパーカーに匹敵する。276psを実現するために、今ではVWがW12エンジンを採用している。

1989年の東京モーターショーに出展したW12気筒エンジン。中央にもバンクを持つユニークなものであった!

De compacte Amati 300 zou een Amerikaanse aanpassing worden van de Eunos 500 sedan die begin 1992 in de Hofu-fabriek in productie ging en later dat jaar werd uitgebracht voor de Japanse en internationale markten. De middelgrote Amati 500 was ambitieuzer, met een supercharged miller cycle motor en vierwielbestruing. Het ging later in 1992 in productie als de Eunos 800 in de Hofu-fabriek en werd in 1993 op de Japanse en internationale markten te koop aangeboden. Het vlaggenschip van het merk was de raadselachtige Amati 1000, die nooit aan het publiek werd onthuld en ook geen specificaties werden gepubliceerd.

In 1989 toonde Mazda een concept motor op de Tokyo Motor Show: een 4,0 liter (3981cc), 3-bank, atmosferische W12 DOHC benzinemotor die beperkt was tot 276 pk (206 kW; 280 pk) volgens het gentlemen's agreement van de Japanse auto-industrie. De W12-motor had een aluminium motorblok, magnesium cilinderkoppen en oliepan en was uitgerust met keramische kleppen en zuigers (misschien keramisch gecoat). Elke cilinderbank had een cilinderinhoud van 1327 cc. Hoewel algemeen wordt aangenomen dat dit de motor was die de Amati 1000 zou aandrijven, vertelde voormalig Mazda-directeur Bob Hall in 2018 aan Jalopnik dat de motor slechts een mock-up was die werd uitgezet om de concurrentie te misleiden en nooit een serieuze technische studie was.

Annulering

Kort nadat het merk Amati in augustus 1991 aan het publiek werd aangekondigd, barstte de Japanse zeepbel van de activaprijzen en begin 1992 was de Japanse economie ingestort in een lange periode van depressie en stagnatie. Tegelijkertijd kwam de Amerikaanse economie in de nasleep van de Golfoorlog in een minder ernstige recessie terecht, waardoor de verkoop van luxe auto's en de automarkt in het algemeen aanzienlijk werden gedrukt. Met de Japanse economie in vrije val, verkrapten de kredietmarkten, kelderden de autoverkoop en kampte Mazda met een tekort aan liquiditeit. Mazda begon steeds minder geld te besteden aan het Amati-project, waar ze al minstens 50 miljard yen in hadden geïnvesteerd. De beslissing om Amati te annuleren werd genomen toen Mazda zich realiseerde dat het niet de \$ 50 miljoen had die nodig was om de Amati 1000 in productie te nemen. Met een verwachte winstdaling van ten minste twee derde aan het einde van het boekjaar, kondigde Mazda op 20 oktober 1992 aan dat het merk Amati was geannuleerd. Tegelijkertijd kondigden ze een grote vermindering van hun investeringen in de autosport aan, waarmee een einde kwam aan het programma waarbij Mazda het jaar ervoor de 24 uur van LeMans won met de 787B-racewagen. Op dat moment waren twee van de voertuigen die de Amati-divisie van plan was te verkopen al in productie voor de Japanse en internationale markt, met prototypes van de Amati 1000 werden getest, de Hofu-fabriek was uitgerust en klaar om de Amati V12-motor te bouwen, 67 dealers waren aangemeld om de auto's te verkopen en Mazda had al \$ 60 miljoen begroot aan het Californische reclamebureau Lord, Dentsu & Partners om een marketingcampagne voor het merk te creëren. Er waren al marketingmateriaal en brochures opgesteld, waarvan kleine stukjes in de jaren daarna hun weg naar het publiek hebben gevonden. De Ford Motor Company, die een belang van 24% in Mazda bezat, kocht in 1995 nog eens 12% om Mazda een injectie van vers kapitaal te geven. Ford stuurde vervolgens leidinggevenden naar Mazda om hen te helpen weer winstgevend te worden. De merken Autozam, Eunos en ěfini zouden allemaal voor het einde van het decennium worden stopgezet.

Amazing Art

Het is geen auto, het is een gevoel. Slechts voorbehouden aan mensen die het gebaande wegen te begeven.

Het is geen vorm, het is een state vraagt. Voor de één bijzonder en voor de ander anders.

Het is geen gedachte, het is een gevoel. Het is allesomvattend is. Weloverwogen en uitgebalanceerd doen in drie dimensies samengevat.

Het is geen carrosserie, het is een lijn. Het is als een bundel licht.


Het is geen kleur, het zijn pigmenten. Het is wachte kleuren en ongekennde helderheid. Het is een gevoel.

Het is geen koplamp, het is als een zon. Het is voortstuwend, een wereld vol licht. De toekomst is hier.

Het is geen glas, het is een panorama. Het is panoramisch in de chaos van het dagelijkse verkeer.

Het is geen auto, het is een Xedos. Het is een brug. Voor mensen die van mening zijn dat de wereld anders moet zijn.

Amazing Mazda.



ER IS AL EEN XEDOS 6 VANAF F49.995,- INCL. BTW. VIA BINCKHORST LEASE KUNT U DE XEDOS 6 48-MAANDEN EN 20.000 KILOMETER PER JAAR DRIE JAAR ALGEMENE GARANTIE TOT EI GARANTIE TEGEN DOORROESTEN VAN BINNENUIT EN DRIE JAAR MAZDA EURO SERVICE

Een manier van leven zonder grenzen.
vermogen hebben om zich buiten de

ment. Beeldtaal die om een mening
er niet. Gelukkig maar.

filosofie. Een manier van denken die
lanceerd. Het resultaat van denken en

ijn. Vloeiend als de horizon en zo puur

ten. Een eigen regenboog met onver-
talent om tijdloos te zijn.

on. Als 'n ster in de nacht. De duisternis
nst voorspellend. Veilig thuis.

ma. Een blik op de wereld. Orde schep-

Toegepaste kunst om afstanden te over-
at kiezen voor een cliché geen keuze is.



XEDOS
mazda

DS 6 LEASEN VANAF F 1148,- PER MAAND EXCL. BTW EN BRANDSTOF OP BASIS VAN
EN MAXIMUM VAN 100.000 KILOMETER, DRIE JAAR LAKGARANTIE, ZES JAAR
VOOR EEN SNELLE EN PERSOONLIJKE SERVICEVERLENING BIJ PECH IN EUROPA.



● Met de Xedos 9 krijgt Mazda's Xedos-lijn eindelijk de mogelijkheid om een duidelijker, exclusief imago op te bouwen. FOTO ROB CORNELDER

Xedos 9: paradepaard van Mazda

door NIEK SCHENK

DOORWERTH — Het wil tot nu toe nog niet zo lukken met Xedos, de speciale modellenlijn die Mazda vorig jaar heeft toegevoegd aan het bestaande programma. Xedos moet een imago krijgen van exclusiviteit, het summum van automobiel genoeg.

Maar de Xedos 6, die sinds vorig jaar ook in Nederland te koop is, onderscheidt zich te weinig van de bestaande Mazda 626-serie. Hij oogt weliswaar exclusief, vooral dank zij de chromen grille, maar heeft verder weinig meer te bieden dan de duurste 626.

Xedos is dus nog niet geworden wat Lexus bij Toyota wél al is. Waarschijnlijk komt daar nu verandering in met de introductie van de Xedos 9 op de Nederlandse markt. Dat is wel een auto die zich duidelijk onderscheidt van de huidige Mazda's. De Xedos 9 profiteert alleen al van het feit dat de grote Mazda 929 al enkele jaren van de Nederlandse markt verdwenen is. In eigen huis is er dus geen concurrent.

AUTOBLAD maakte kennis met de Xedos 9 in de bosrijke omgeving van Doorwerth. Daar was de elegante nieuwkomer in volstrekte harmonie met de bontgekleurde herfstbladeren. De langgestrekte, aalglad vormgegeven carrosserie is een lust voor het oog. Ook de Xedos 9 heeft weer een brede grille vol blinkend chroom. Modern gestileerd maar met een knipoog naar het verleden.

De auto biedt zowel voor- als achterin volop de ruimte en dat kan van de Xedos 6 niet gezegd worden. Verder is hij van alle gemakken voorzien en uitgerust met twee airbags.

De Xedos 9 wordt geleverd met een 2,0 liter V6 (107 kW) of 2,5 liter V6 (123 kW). AUTOBLAD reed in de uitvoering met de grootste motor en kwam tot de conclusie dat die in elk geval niets te wensen over laat. Deze V6 heeft een soepel en krachtig karakter terwijl hij zich fluisterstil gedraagt. Ook de rijwind krijgt weinig greep op de Xedos 9, zodat het geluidsniveau in het interieur aangenaam laag blijft.

De viertraps automaat schakelt zonder dat je het voelt. De vijfbak laat zich soepel en duidelijk bedienen. Dat laatste geldt trouwens voor de hele auto. Ondanks zijn afmetingen (lengte 4,83 meter) laat de Xedos 9 zich uitermate gemakkelijk berijden.

De vering heeft een comfortabel karakter maar het onderstel zou nog iets gemakkelijker over oneffenheden in de weg mogen 'stappen'. Verder over het weggedrag niets dan goeds. Ook sportieve rijders worden niet teleurgesteld.

De Xedos 9, uitgerust met maar liefst drie katalysatoren, is voor wat betreft de uitlaatgassen één van de schoonste auto's van dit moment. De prijslijst begint bij f 71.850.

Xedos Basis

In februari 1992, inmiddels 30 jaar geleden, werd ie voorgesteld aan het internationale publiek: de Xedos 6. De eerste auto van een nieuw submerk van Mazda. Niet alleen een nieuw submerk; ook een auto in een segment waar Mazda tot dan toe niet aanwezig was namelijk in de executive klasse. De Xedos 6 werd een directe concurrent van de BMW 3-serie, Mercedes 190, de Volvo 850 en de Alfa 164. De Xedos 9 moest het opnemen tegen de BMW 5-serie. Hoe dat uitpakte? In deze Xedos special lees je de opkomst en ondergang van Mazda's submerk Xedos.

De introductie

Nadat het Amati project was gestopt werd besloten om de 2 auto's die onder Amati-vlag waren ontwikkeld, uit te brengen onder twee Mazda submerken. Als eerste was de Xedos 6 aan de beurt. In Japan en Australië als Eunos en in Europa als een nieuw submerk Xedos. De auto werd niet geïntroduceerd in de Verenigde Staten en Canada. Het was een compacte 4 persoons sedan in de executive klasse die tot dan toe m.n. door Mercedes en BMW werd gedomineerd. De grotere Xedos 9 volgde in 1994. Deze auto werd in Japan en Australië als Eunos 800 op de markt gebracht. De Xedos 9 werd wel in de Verenigde Staten en in Canada verkocht maar dan als Mazda Millenia. Deze auto moest het op gaan nemen in de hogere executive klasse waar de BMW 5-serie de benchmark was. De Xedos werd geïntroduceerd als kwaliteit in een gedurfd design.....

Styling

De Xedos generatie is getekend door de styling studio van Mazda. Geen bekend ontwerphuis heeft aan het design bijgedragen. De Xedos 6 is daarbij wat tijdlozer vormgegeven dan de Xedos 9 die een wat meer klassieke snit heeft. De styling is modern met veel vloeiende lijnen.

Giorgio Giugiaro is door het Duitse autotijdschrift Auto, Motor und Sport, nr. 16/92 geïnterviewd over het ontwerp van de Xedos 6. Zijn mening was als volgt: "De Xedos 6 past zich exact aan de moderne design trend aan: hij is goed gemodelleerd, goed geproportioneerd, met een sierlijke optiek. Met de grille hebben ze voor een uitdrukkelijk aanwezig, bijzonder markant uiterlijk gezorgd." De grille van de Xedos valt op. "Omdat Mazda niet over een eigen, merkspecifieke grille beschikt en daarom (nog) geen eigen gezicht heeft, is geprobeerd de daarvan uitgaande betovering eerst theoretisch in te bouwen, om daarna de klasse en pracht uit te werken".

"De Xedos ziet er niet Japans, Europees of Amerikaans uit. Zijn design straalt een innemende eenvoud uit, die men in Europa misschien al vergeten is." Over de achterzijde is 'de meester' minder te spreken. Hij vindt dat de lijn een beetje te fors valt. "Het was beter geweest de Xedos 6 te voorzien van een in de kofferdeksel geïntegreerde spoiler, gelijk aan de Mazda 626. De Xedos is een vierdeurs sedan en een coupé tegelijkertijd. Daarmee heeft Mazda een nieuwe mix van limousine en coupé gecreëerd." Aldus Giorgio Giugiaro.

Na 30 jaar kunnen we stellen dat het ontwerp destijds zeer geslaagd was. Het is een tijdloos model wars van alle modegrillen. Over de grille gesproken: alle aandacht ging hier naar uit maar deze is wellicht het minst in balans van de auto, maar het maakt hem wel herkenbaar als 'executive' t.o.v. de Mazda 626 uit dezelfde periode. Bij de Xedos 9 paste de sjieke grille wat beter bij het formaat van de auto. Echter bij de facelift werd de specifieke grille, die ook de folders siert, weer algemeen waardoor het unieke gezicht van de Xedos 9 ook kwam te vervallen.





De Xedos 6 is tijdens zijn productieperiode 2x gefacelift. De eerste facelift was in 1994 toen de 1.6 liter motor werd geïntroduceerd. Dat moment werd ook gebruikt om wat optische zaken aan te passen zoals anders getekende achterlichten. In 1996 werd de neus opnieuw getekend en kreeg de Xedos het nieuwe Mazda logo.

De Xedos 9 heeft tijdens zijn levensloop 3 facelifts gekregen. Het origineel heeft dienst gedaan tussen 1993 en 1997. Toen werd het logo vervangen door het nieuwe Mazda logo dat nu nog steeds gebruikt wordt. In 1999 volgde een kleine facelift waarbij wat optische zaken zoals achterlichten veranderden. In 2000 kwam de grootste tevens laatste facelift waarbij de neus opnieuw werd getekend. Daarnaast werden er diverse technische verbeteringen doorgevoerd en werd de standaarduitvoering verbeterd o.a. met een glazen schuifdak en Mazda's Modulaire Audio Systeem.

Techniek

De Xedos 6 werd in eerste instantie met 1 motor geleverd. Een V6 met 24 kleppen met 144 PK (KF1). In bij de facelift werd de een 1.6 viercilinder 16 klepper toegevoegd met 115 PK (B6) aan het programma en werd de V6 anders afgeregeld waardoor deze 140 PK kreeg. Opvallend: de 1.6 werd na 3 maanden al aangepast waardoor het aantal PK's daalde naar 107. Door de aanpassingen kregen beide motoren wel een Euro 2 normering terwijl de oude motoren nog een Euro 1 normering hadden.

Alle aandacht ging natuurlijk uit naar de 2 liter V6. De 2 liter was speciaal voor de Xedos 6 ontwikkeld. Het is een erg compacte motor waardoor bij het ontwerp van de Xedos 6 een lage motorkap kon worden aangehouden waardoor een Cw waarde 0,29 ontstond. De V6 is geheel uit lichtmetaal opgebouwd en is met de nadruk op hoog rendement en grote soeplesse ontworpen.

Verder zaten er voor die tijd vernieuwende technische hoogstandjes in verwerkt zoals gesmede holle nokkenassen, oliegekoelde lichtmetalen zuigers en een elektronisch gestuurd inspuitsysteem met dubbele injectoren en een geavanceerd variabel inlaatsysteem. Door het gekozen motorconcept bleek de Xedos nog eens erg zuinig te rijden: 6,3 liter op 100 km bij 90 km/uur constant. Uiteraard werd de techniek en de prestaties breed uitgemeten in de pers. Uiteraard werd de vergelijking aangegaan met de Audi 80 2.6 E, Mercedes 190 E en Lancia Thema 16V. De Xedos 6 heeft met 214 km/h de hoogste topsnelheid en de snelste acceleratie. De grote concurrent bleek uiteindelijk niet de BMW maar het opkomende automerk Audi te zijn. De 2600cc V6 in de Audi 80 bleek een dijk van een motor te zijn.

De Xedos 9 werd met dezelfde 2 liter V6 geleverd maar daarnaast was er ook een 2,5 liter V6 met 167 PK die minder moeite had met de 1415 kg zware Xedos 9. Als noviteit leverde Mazda de Xedos 9 ook met een 2.3i Miller Cycle motor met 211 PK. Elders lees je meer over deze bijzonder motor. Ook hier werd gedurende de facelifts gesleuteld aan de motoren om de uitlaatgassen te laten voldoen aan de strenger wordende normen. De 2,5 liter hield nog steeds 163 PK over na alle emissie aanpassingen. Vanaf 2000 verdwenen de Miller Cycle en de 2 liter V6 uit het programma. Alleen de 2,5 liter motor bleef in het programma.

Verwacht op de weg niet dat het een BMW 320i, een Golf VR6 of een Audi A4 is. Dat is het niet, maar het gat is kleiner dan je zou denken, dankzij de rijeigenschappen waarvan Mazda zei dat ze meer op de Europese smaak waren afgestemd. Nieuwe schokdempers gekoppeld aan grotere stabilisatorstangen voor en achter zouden daarvoor verantwoordelijk zijn. Mazda was trots op zijn geavanceerde viertraps automatische versnellingsbak die automatisch de 'economy' of 'sports'-modus selecteert, afhankelijk van je humeur. Om ervoor te zorgen dat het schakelen onmerkbaar soepel verloopt, gaat dezelfde computer in gesprek met degene die de motor bestuurt om het koppel op het moment van schakelen te verminderen.

Verfijning is in feite een van de belangrijkste kenmerken van de auto; die gebeeldhouwde lijnen helpen natuurlijk. Dat geldt ook voor de indrukwekkende bouwkwiteit.

Interieur en uitrusting

Je zou kritiek kunnen hebben op het plastic logo in reliëf op het stuurwiel of het lichte gebrek aan beenruimte achterin, maar verder niet veel. Xedos 6 had een mooi interieur, lekker donker plastic, middenconsole was prachtig gemaakt, eerst had hij een 3-spaaks stuurwiel en later een vierspaaks stuurwiel dat ook in andere Mazda modellen werd gebruikt. Daarmee zat je niet meer in een Xedos maar in een luxe Mazda. Die ook nog eens kleiner was dan de 626 die ook nog eens flink goedkoper was.

De kofferbak was enorm, de cabine luchtig en uitnodigend en de weglijging strak en responsief. In dit opzicht hielp het dat ook de handgeschakelde versnelling ook uitstekend was en de stuurbekrachtiging snel en communicatief. De uitrustingsniveaus waren uitgebreid in de pluche versies zoals je zou verwachten. Lichtmetalen velgen, antiblokkeerremmen, getint glas, elektrische koplampnivellering, centrale vergrendeling, mistlampen voor en elektrisch bedienbaar schuifdak, ramen en spiegels waren bijvoorbeeld allemaal inbegrepen op het V6-model

De Xedos 9 had eveneens een anoniem interieur. De merknaam Xedos stond niet op het stuurwiel afgebeeld en elders in het interieur waren geen vermeldingen naar het merk of type. Het interieur had niet de luxe uitstraling die je mocht verwachten. Veel kunststoffen en weinig chicque elementen. Bij de facelift kreeg ook de Xedos 9 zijn nieuwe stuurwiel en kreeg de auto een luxueuze uitstraling door het gebruik van houtinleg en chroom elementen.

Einde

Toch was de Xedos 6 en 9 niet succesvol. Het merk kon in de VS en Europa niet opboxen tegen de gevestigde orde. Kwaliteit is goed maar ruim 100.000 gulden betalen voor een grote auto uit Japan; Dat was alleen voorbehouden aan Lexus. Uiteindelijk zijn van de Xedos 6 tussen 1992 en mid 1999 er slechts 72101 stuks geproduceerd. De Xedos 9 hield het iets langer uit. De productie startte begin 1993 en eindigde in 2002. Productieaantallen zijn raar genoeg niet bekend. Er kwam geen opvolger en de submerken Xedos en Eunos zijn opgeheven. Mazda's poging om een speler te worden in het executive segment is uitgelopen op een deceptie. Pas in de '20 er jaren van deze eeuw lukt het Mazda met de Mazda 6 om een premium auto te produceren met een eigen uitstraling die met bijzondere skyactive technologie kan concurreren met dezelfde gevestigde orde.

Meer informatie over Xedos?

<https://www.xedos-community.de/index.html>





De productie van Xedos

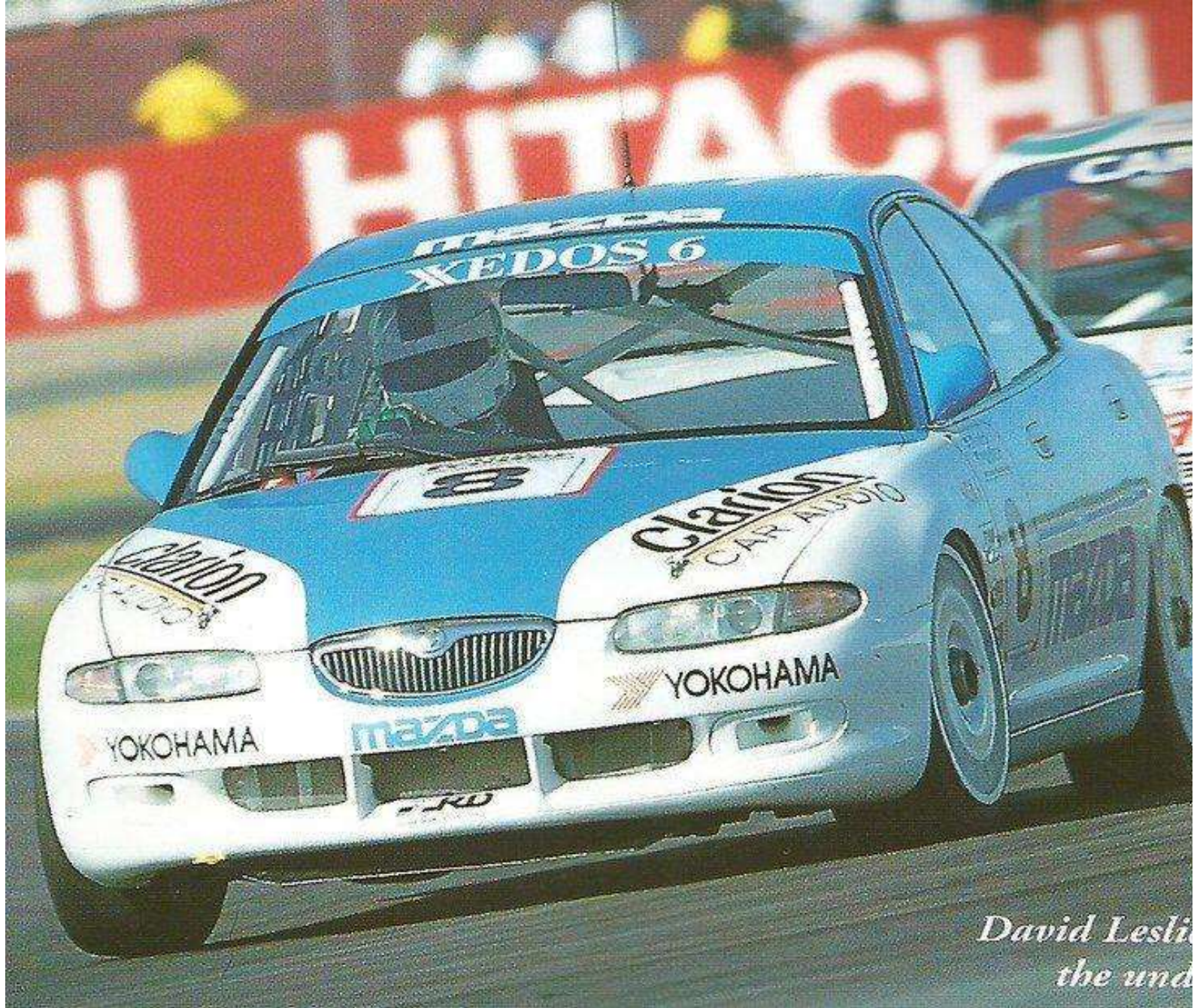
Hofu Plant

Mazda heeft diverse productiefaciliteiten. Bij de ontwikkeling van Xedos stond kwaliteit in hoog vaandel. Immers wil je concurreren met BMW en Mercedes, dan zal je moeten investeren in kwaliteit. Daarom werd, al tijdens de Amati ontwikkeling, besloten om voor de Xedos een aparte productiefaciliteit op te zetten. Gekozen is om deze faciliteit op te zetten in Hofu waar Mazda al een fabriek had staan. De "Hofu Plant" van Mazda werd al in 1972 opgezet en was sinds 1982 al operationeel met een capaciteit van 240.000 auto's per jaar. De 2e high-tech productiefaciliteit in Hofu zou dan uitsluitend voor Xedos modellen zijn. Begin 1992 werd deze faciliteit operationeel en kreeg al meteen bij de opening het predicaat 'Modernste autofabriek van Japan'. En die laatste was natuurlijk belangrijk in kader van de kwaliteitsgedachte achter de Xedos 6.

De nieuwe productiefaciliteit werd dusdanig ingericht dat de werknemers er met veel plezier kunnen werken. Zo zijn de luidruchtige plaatstaalpers en de hitteovens voor de lakstraat geïsoleerd van de rest van de productiehal.

Over die 2 onderdelen gesproken: de 5200 ton zware plaatstaalpers was, op dat moment, de enige in de wereld die in één keer een complete driedimensionele zijwand kon persen en stansen. De IHI-pers in de Hofu Plant deed dat in 1 flinke dreun. Daardoor is er verder in het proces minder laswerk nodig en dat bevordert weer de carrosseriestijfheid en de productiesnelheid. De lakstraat en ovens waren een uniek moffelprocédé. De carrosserie werd aan een soort spit gemonteerd waarna het als een kip aan het spit ronddraait in een oven. Daarbij kreeg de Xedos een speciale 'Hi-Reflex' lakbehandeling oftewel een 3-laags toplaag waaronder een blanke laklaag ter bescherming tegen krassen. Het gebruikte plaatstaal bestond voor 90% uit verzinkt materiaal waarmee de kans op roesten al werd tegengegaan.

Tadayuki Hayashi, chef van het Xedos 6 ontwikkelteam, heeft eens gezegd dat de Xedos 6 en 9 ontworpen en geproduceerd konden worden door deze moderne productiefaciliteit. Als er gebruik gemaakt had moeten worden van de oudere Hofu Plant dan zou de Xedos 6 niet gebouwd zijn geweest. Of in ieder geval veel concessies zijn gedaan aan de kwaliteit.



*David Leslie
the und*

XEDOS 6

British Touring Car Championship 1993-1994

In de jaren negentig namen er 3 stuks Xedos 6 deel aan het Britse BTCC Toerwagen kampioenschap. De jaren '90 waren wellicht de beste jaren van het BTCC met herkenbare auto's, grote diversiteit aan merken en bekende coureurs. Dit in een overvolle concurrentieveld van o.a. BMW, Volvo, Renault, Ford en Vauxhall. Roger Dawson Engineering verzorgde de preparatie van deze fabrieks-Xedossen onder de naam Mazda Racing Team. In 1992 was Mazda Racing Team gestart met de 323F en om Xedos te promoten werd in 1993 de Xedos 6 hiervoor geprepareerd. De auto zag er oogverblindend uit in de paarse en gele kleur van de sponsor en de V6 was getuned tot een respectabele 305 pk met een voortreffelijke sound. Helaas had Mazda niet de middelen om de auto's op een concurrerende niveau te brengen.

1993

Roger Dawson Engineering deed de preparatie voor coureur Patrick Watts. Patrick Watts was de rijder en wist een aantal top-10 plaatsen te scoren en in 1993 een pole position

op circuit Snetterton Norfolk. De beste plaats voor Patrick was de 4e en hij eindigde op de 15e plaats in de eindstand van 31 coureurs. Aan het einde van het seizoen werd de auto ingezet, in dezelfde kleuren, door Slim Borgudd in de 1993 FIA Touring Car Challenge.

1994

De Xedos, nu in handen van Slim Borgudd werd in 1994 ingezet in het Nordic Touring Car Championship. Daar werden enkele 1e plaatsen bemachtigd. Ook werd er 1x deelgenomen aan de 1994 FIA Touring Car Challenge maar hier slechts een 21e eindplek.

Ondertussen bij BTCC werden er 2 nieuwe Xedossen geprepareerd met 2 nieuwe rijders: Matt Neal en David Leslie. Nu met andere sponsors en de auto's waren nu in het wit gespoten. David beste positie was de 8e plaats en eindigde op plaats 20 na 12 wedstrijden. Matt eindigde op plaats 23 en had éénmaal een top-10 notering (10e plaats) in de 6 wedstrijden waarin hij deel nam. De 6e race was meteen het einde van deze auto.



*...e soldiers on, for now, in
...er-financed Mazda.*



Op Silverstone verloor Matt de macht over het stuur na een boeiend gevecht met de concurrentie. De Xedos werd gelanceerd en kwam, na een paar keer over de kop te zijn gerold, naast de baan in de bandenstapel terecht. Matt stapte min of meer ongedeerd uit, echter de Xedos was volledig vernield en kon worden afgeschreven.

Halverwege het seizoen besloot het team van Roger Dawson Engineering, mede door het gebrek aan sponsors, vanwege financiële problemen te stoppen met deelname aan de BTCC. Daarmee kwam een eind aan een toch wel interessante deelname van Mazda aan het BTCC

1995 en verder

De auto van 1993 die door Patrick Watts werd bestuurd is samen met de auto van 1994 van Leslie verkocht aan Schrader Motorsports in de VS verkocht. Daar hebben beide auto's in 1997 deelgenomen aan het North American Touring Car Championship. De 1993 auto werd door 4 verschillende coureurs gereden en heeft maar 6 races van de 12 uitgereden. De 1994 auto werd uitsluitend door Bob Schrader zelf gereden en deed het behoorlijk in de 16 races waaronder 1x podiumplaats. In 2016 is de auto van 1993 verkocht aan de Nieuw-Zeelander Paul McCarthy die er in 2018 en 2019 aan de Historic Touring Car Series heeft deelgenomen. De 1994 auto is verkocht aan Nieuw-Zeelander Jeremy Thornton.



Brochure Xedos

Het derde deel gaat natuurlijk over Xedos. Er zijn leuke brochures van de Xedos gemaakt en je vindt het naast de prijslijsten op www.hadimazda.nl Ik heb uit mijn collectie 3 geselecteerd waarvan ik denk dat deze in welke vorm dan ook uniek zijn, te weten:

1. De introductie brochure van de Xedos 6
2. Interstate brochure Xedos 6
3. Miller Cycle brochure van de Xedos 9

Introductie brochure van de Xedos 6:

Dit is een 4-dubbele A4 brochure van de Xedos introductie. Met natuurlijk de 6 in de prachtige introductie kleur Art Vin Red MC.

Interstate brochure Xedos 6:

Zowel van de Xedos 6 als de 9 is een Interstate uitvoering van gemaakt. Van de Xedos 6 is een 4 blz. brochure en ik kon niet achterhalen of van de Xedos 9 ook een brochure is gemaakt. In het interieur valt op het buffelleer voor de stoelen en notenhout voor de aankleding van het dashboard en de deurpanelen. De wegligging is aangepast met een speciale veer/demper configuratie en lichtmetalen velgen. Mooie brochure!

Miller Cycle brochure Xedos 9:

Ook dit is een 4 blz. brochure waar vooral in wordt gegaan op de motorconstructie. In de brochure wordt gesproken over toepassing Miller-techniek, algemeen wordt Miller Cycle gebruikt voor dit motortype. Het motorprincipe wordt in het 4-takt principe visueel weergegeven en is verhelderend. Net als de Interstate brochure kom je deze brochure bijna niet tegen, dit omdat de vraag indertijd zeer klein was.

De brochures zijn in zeer goede staat. Ik schat de verkoopwaarde van de Interstate zo rond de € 20,-, de andere 2 ca. € 5,-/stuk.

Hendrie Scholte



XEDOS 6



INTERSTATE®
auto design

mazda



INTERSTATE®
auto design

mazda

De in deze folder omschreven accessoires worden exclusief geleverd door de Nederlandse Xedos-dealers. Wijzigingen in uitvoering en specificaties van alle in deze folder genoemde accessoires zijn voorbehouden. Verkoopprijs: Op aanvraag bij uw Xedos-dealer.

Importeur: Auto Palace - de Binckhorst b.v., Postbus 148, 2501 CC Den Haag. Telefoon 070-3489400

01285

Gmag brengen wij een heel speciale uitvoering van de Xedos 6 onder uw aandacht. Een Xedos 6 waarvoor een aantal fraaie accessoires van topkwaliteit zijn geselecteerd. Deze accessoires zijn ontwikkeld door het bekende tuninghuis Interstate. Het resultaat is een combinatie van elegantie en sportiviteit perfect samengaan. In het interieur overheerst buffelleer en notenhout. Het buffelleer is gebruikt voor de bekleding van de zitplaatsen en de deurpanelen. Ook de speciaal voor de Xedos ontwikkelde telefoonhouder is met buffelleer bekleed. Het notenhout is verwerkt in delen van het dashboard, de deurpanelen en de mi... De natuurlijke materialen leder en hout dragen bij tot een warme en comfortabele interieur.



Een compacte sedan van de hoogste kwaliteit met een enorme uitstraling. Sportief. Elegante. En buitengewoon comfortabel.



De verrijdrijke lijnen, die van bumper tot bumper vloeien, maken de Xedos 6 overtuigend aantrekkelijk. De stijl van de auto is een fraai als functioneel. De lage en brede verhoudingen vergroten de stabiliteit bij hoge snelheden. Door het vloeiside silhouet heeft de auto een voor een sedan uitzonderlijk gunstige aerodynamische vorm: het resultaat van onze ultra-efficiënte technieken met als doel een minimaal brandstofverbruik te bereiken.



Dankzij het ontwerp met de korte neus en het grote interieur, is er extra ruimte voor zowel passagiers als bagage. Het ergonomische ontwerp van het dashboard zorgt ervoor dat de bestuurder zich onder alle omstandigheden zeker en comfortabel voelt. Het interieur met nacht gebogen lijnen ontvult de passagiers op een veilige en comfortabele wijze. De kwaliteit van de Xedos 6 is ook in het interieur tot in de kleinste details doorgevoerd.

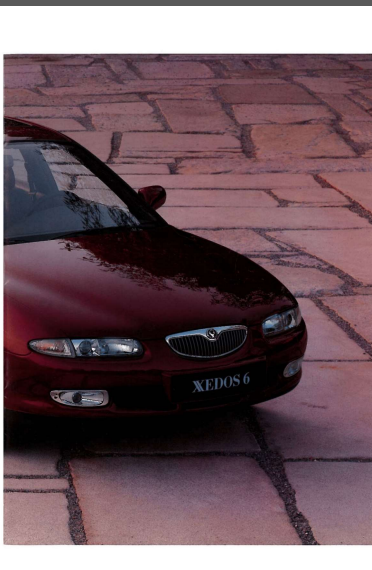
Door het niveau van z'n comfort, acceleratie en zuinigheid is de Xedos 6 een klasse apart.



De special voor de Xedos 6 ontwikkelde V6 2.0 DOHC motor met 24 kleppen is extreem licht van gewicht, soepel en stil. Door optimaal gebruik te maken van het resonantie-effect maakt ook dat bijvoorbeeld ook in een blaasinstroom voorste, zorgt Mazda's unieke Variable Resonance Induction System voor ruim voldoende koppel bij elk toerental. Waarin de motor zich werkelijk onderscheidt, is de zeldzame combinatie van een buitengewoon soepele, snelle acceleratie en een openlijk gebruik brandstofverbruik. Daarbij komt nog dat het vermogen op de meest efficiënte wijze naar de voorwielen wordt overgebracht, ongeacht of dit via de vijfversnellings of de viertraps elektronisch gestuurde automatische transmissie gebeurt. In de voor- en achterwielophanging zijn zogenaamde 'cross-over' aangebracht; overbrengingen tussen de bouwkosten van de schakelers om een grotere stijfheid te bereiken. Voor het verkrijgen van grote, soepele verveelingsrijke rij-eigenschappen met een hoge belastbaarheid is de voorwielophanging met een Link-achterwielophanging is voor de Xedos 6 nog verder verfijnd. Alle elementen samen zorgen voor superieure stabiliteit, ook bij hoge snelheden, maar vooral stroomings- en absolute rust in het interieur.

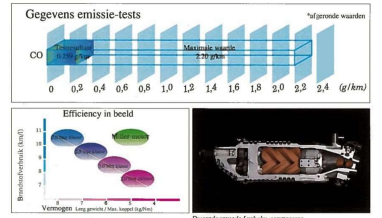
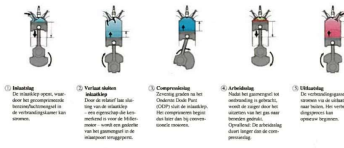
XEDOS 9

Xedos 9 V6 2.3 met geavanceerde Miller-techniek



De hedendaagse auto mag nauwelijks nog een belasting vormen voor het milieu. Mazda streeft er bovendien naar om de aanwezige energiebronnen zo min mogelijk aan te spreken. De nieuwe, zescilinder 2.3 liter Miller motor voldoet aan beide eisen. Het meest opmerkelijke aan dit type krachtbron is de hoge expansieverhouding in combinatie met een lage compressieverhouding. Dat bezorgt de Miller motor een eigenschap die andere producenten tot op heden nooit konden realiseren: de krachtbron levert méér vermogen, maar verbruikt tevens aanzienlijk minder brandstof.

In het kort komt het Miller-principe neer op het langer openhouden van de inlaatkleppen. Deze blijven tot 70 graden na het Oudeste Dode Punt (ODP) van de zuiger geopend. Bij conventionele verbrandingsmotoren is de compressieslag dan al begonnen. Hierdoor is in de Miller-motor de effectieve compressieverhouding verlaagd. Wanneer het geïmprimeerde mengsel wordt ontrokken, wordt de zuiger door de uitzetting van het brandend mengsel geheel naar beneden getrokken en wordt het maximale rendement uit de arbeidslag gehaald.



Een andere technische bijzonderheid is dat de inlaatklep buiten de motor wordt geïmprimeerd. Door de lage effectieve compressieverhouding is een hogere vullingsgraad mogelijk, zonder het risico te lopen dat de motor gaat trillen. Maar zo iets kan alleen worden gerealiseerd wanneer een extreem krachtige compressor wordt toegepast. Mazda koos voor een Lysolm-compressor, die in tegenstelling tot conventionele systemen letterlijk de inlaatklep comprimeert. Zelfs rekening houdend met de hoeveelheid gas die in de inlaatpijpen wordt teruggeperst, is de vullingsgraad op die manier 50 procent hoger. In vergelijking met atmosferische motoren van dezelfde cilinderinhoud ligt het koppel van de Miller-motor eveneens 50 procent hoger.

Met andere woorden: de Miller-motor levert prestaties die gelijk zijn aan die van een motor met ééndertig meer cilinderinhoud. De kleinere cilinderinhoud van de Miller-motor heeft tot gevolg dat de inwendige wrijving geringer is, waardoor het brandstofverbruik lager ligt. In het dagelijks verkeer verbruikt de Miller-motor 10 tot 15 procent minder brandstof dan een conventionele motor met hetzelfde vermogen. En doordat er minder brandstof wordt verbrand, neemt de uitstoot van koolstofdioxide af. Dat maakt de Miller-motor tot de stille kracht van de toekomst.

O pvallend zijn de fraaie vijfspaaks lichtmetalen velgen. Op deze sportieve 17 inch velgen zijn banden in de maat 205/45/17 gemonteerd. De veren van de auto zijn aan deze band/wielcombinatie aangepast. Op verzoek kunnen speciale gasgevulde Bilstein-schokdempers worden gemonteerd. Door deze aanpassingen is de wegligging geperfectioneerd wat het comfort voor de inzittenden ten goede komt.

Interstate heeft een moderne alarminstallatie van topkwaliteit geïnstalleerd, die naar wens kan worden uitgebreid met een zogenaamde 'anti-hijack'-functie. Indien ingeschakeld, zorgt dit systeem ervoor dat na het starten van de motor de sloten van de portieren en de kofferbak dichtgaan, waardoor niemand snel in de auto en de kofferruimte kan binnendringen. De infrarood-sensoren zijn netjes in de hemelbekleding weggewerkt.



Brochure: Xedos 6
 Kenmerk: NL 0392 012P67
 Pagina's: 8
 Formaat: A4

Land: Nederland
 Taal: Nederlands
 Jaar: 1992
 Conditie: 9/10

Brochure: Interstate Xedos 6
 Kenmerk: 013P05
 Pagina's: 4
 Formaat: A4

Land: Nederland
 Taal: Nederlands
 Jaar: 1993
 Conditie: 9/10

Brochure: Xedos 9 Miller Cycle
 Kenmerk: NL0895 013P71
 Pagina's: 4
 Formaat: A4, liggend

Land: Nederland
 Taal: Nederlands
 Jaar: 1995
 Conditie: 9/10

Wil je de complete brochure zien? Kijk dan op www.hadimazda.nl!



Miniaturen - Xedos

Er zijn een aantal fabrikanten die de Xedos in miniatuur hebben uitgebracht. Van Herpa de Xedos 9 in verschillende kleuren en interieurs in de schaal 1:87. Resin kits, gebouwd en ongebouwd van de BTCC Xedos 6 uitvoering met diverse rijders. En tenslotte het reguliere Xedos 6 model in schaal 1:43.

Hendrie Scholte

Overzicht Xedos miniaturen:

| Fabrikant: | Schaal: | Type: | Kleur: | Nummer: | Omschrijving |
|------------------|---------|--------------------|---------------------|-----------------|---------------------------------------|
| Authentic | 1:43 | Xedos 6 V6 | Blauw | HA01 gebouwd | In display case, 1000 st. |
| Authentic | 1:43 | Xedos 6 V6 | Resin | HA01 kit | |
| Authentic | 1:43 | Xedos 6 V6 | Resin | HA01-B | Facelift model |
| Formula Kit | 1:43 | Xedos 6 BTCC | Paars/geel | 28a kit | Clarion, rijder Watts |
| Formula Kit | 1:43 | Xedos 6 BTCC | Paars/geel | 28b kit | Versie Monza, Clarion, rijder Borgudd |
| Formula Kit | 1:43 | Xedos 6 BTCC | Wit/blauw | 29a gebouwd | Rijder Leslie |
| Formula Kit | 1:43 | Xedos 6 BTCC | Wit | 29b kit | Rijder Neal |
| Herpa | 1:87 | Xedos 9 | Burgundy | 170499 | Display case, promotie model |
| Herpa | 1:87 | Xedos 9 | Wit | 21500 | Zwart interieur |
| Herpa | 1:87 | Xedos 9 | zwart | 21500 | Lichtbruin interieur |
| Herpa | 1:87 | Xedos 9 | rood | 21500 | Grijs interieur |
| Herpa | 1:87 | Xedos 9 | groen | 21500 | Grijs interieur |
| Herpa | 1:87 | Xedos 9 | Groen metallic | 31509 | Lichtbruin interieur |
| Herpa | 1:87 | Xedos 9 | Donkergrijs | 31509 | Zwart interieur |
| Hi-Story | 1:43 | Eunos 500 20F | Blauw | HS155BL | |
| Hi-Story | 1:43 | Eunos 500 20F | Groen | HS155GR | |
| Hi-Story | 1:43 | Eunos 500 20F | Art Vin rood | HS155RE | |
| Hi-Story | 1:43 | Eunos 500 20F | Grijs | HS155SL | |
| Hi-Story | 1:43 | Eunos 500 20F | zwart | HS155BK | |
| Neo Scale Models | 1:43 | Xedos 6/ Eunos 500 | Marple Rood mica | SP-NL-20/44920 | |
| Neo Scale Models | 1:43 | Xedos 6/Eunos 500 | Graphite grijs mica | M-CW-4923/44923 | Limited 300 st. |

Een mooi model is die van Authentic: In een display case is in resin het model uitermate geslaagd. Ik heb deze miniatuur in de kleur blauw en het is het gebouwde model vanaf de fabriek.

Gekocht in 2000 op Ebay.





Van de BTCC het resin kit van rijder Watts. Het kost de nodige tijd om het model nauwkeurig te bouwen, vooral het aanbrengen van de decals vereist veel precisiewerk en geduld.

Een verfrissende kleurencombinatie heeft het model zeker!



De Xedos 6 van Hi-Story in de kleur zwart



De Xedos 9 van Herpa in de diverse kleuren

Xedos met Miller Cycle techniek



Wij weten dat Mazda al jaren bijzondere motoren maakt, dit zit in de genen van het bedrijf. De rotatiemotor is bij iedereen bekend, de Skyactiv-X motoren en recent de Skyactiv-X 6 cilinder benzine en dieselmotoren voor de nieuwe CX-60.

Voor de Xedos 9 had Mazda een aantal motoren ontwikkeld, genaamd de K-serie: 2.0i V6 en 2.5iV6. Wat Mazda wou: een kleinere cilinderinhoud, dezelfde vermogens prestaties als de 2.5i en een lagere brandstofverbruik. Dit is de 2.3i V Miller geworden (KJ serie). De krachtigste motor voor de Xedos 9.

Het geheim schuilt in het unieke verbrandingsproces: de expansieverhouding in deze motor is hoger dan de compressieverhouding. Dit levert een krachtbron op die ten opzichte van 'normale' motoren over een enorme hoeveelheid trekkracht beschikt en veel souplesse heeft. Het koppel van de 2.3i V6 Miller ligt hoger dan dat van de meeste drieliter motoren, terwijl de Miller met minder brandstof genoeg neemt.

Zuigermotoren zijn gecompliceerde, mechanische machines met veel bewegende delen. Een beweging betekent wrijving. Vooral bij hoge toerentallen is er heel wat brandstof nodig, alleen al om het drijfwerk van de motor in beweging te houden. De zuigers verslinden de meeste energie. Zij moeten over betrekkelijk grote afstanden (slaglengte) door de cilinders heen en weer schuiven. Hoe groter die zuigers zijn en hoe langer hun af te leggen weg, hoe meer kracht er nodig is om ze bij een bepaalde motortoerental te laten bewegen.

Dus valt het brandstofverbruik te drukken door:

1. De cilinderboring te verkleinen
2. De zuigerslag terug te brengen
3. De zuigermantels te verfijnen en eventueel korter te maken

Conclusie: de motor moet met een kleinere cilinderinhoud toe kunnen. Maar dan loopt het maximale vermogen ook terug en dat is natuurlijk niet de bedoeling. Het principe van de Xedos Miller motor, vernoemd naar de Amerikaanse ingenieur Ralph H. Miller, komt neer op minder cilinderinhoud en toch een gelijkblijvend vermogen. Het geheim: een kortere compressieslag bij een normale expansieslag. De heer Miller heeft in 1947 patent gevraagd op zijn uitvinding.

4-takt cyclus

Er bestaat bij zuigermotoren een zekere samenhang tussen rendement en de relatie tussen compressieverhouding en expansieverhouding. Voor alle duidelijkheid: compressie- en expansie verhouding worden bepaald door het slagvolume per cilinder en de inhoud van de verbrandingskamer. Als we spreken van een compressieverhouding (en dus ook expansieverhouding) van 9:1, dan bedoelen we daar meer dat het slagvolume plus de inhoud van de verbrandingskamer negen keer zoveel kubieke centimeter meer als de inhoud van de verbrandingskamer alleen. Nu is het probleem dat compressieverhouding en expansieverhouding normaliter gelijk zijn omdat bij viertakters alle zuigerslagen even lang zijn. Bij de inlaatslag gaat de zuiger van het bovenste naar het onderste dode punt, een afstand die we de slag van de motor noemen. Bij de compressieslag (deze kost door het samenpersen van het benzine/lucht-mengsel relatief veel kracht) gaat de zuiger weer omhoog, dus van het onderste naar het bovenste dode punt. Dan volgt de expansieslag (of arbeidslag), de slag waar het allemaal om gaat. De zuiger gaat van het bovenste dode punt naar het onderste dode punt. En als het werk van de verbrandende en daardoor expanderende gassen er op zit (de zuiger is met andere woorden door een explosie met kracht naar beneden gedrukt) moeten de verbrande gassen de verbrandingskamer worden uitgedreven. Dat gebeurt via de uitlaatslag, waarbij de gassen door de geopende uitlaatkleppen de verbrandingskamer uit worden geduwd. De zuiger schiet vervolgens weer van het bovenste dode punt naar het onderste dode punt en hele 4-takt cyclus kan weer van voren af aan beginnen.

Miller Cycle techniek

Mazda gaat uit van het idee dat als je het rendement van een motor wilt verhogen je de effectieve compressieslag moet verkorten zonder de expansieverhouding te veranderen. Dat kan alleen door met de inlaatkleppen te goochelen, want je kunt niet de ene keer de zuigerslag korter maken dan de andere keer. De zuigerslag is immers afhankelijk van de krukas.

Of om het heel precies te zeggen: afhankelijk van de krukcrinkel, die op zijn beurt weer wordt bepaald door de stand van de kruktrappen ten opzichte van de krukshartlijn.

Inlaatklep langer open

Wat is nu de truc van Mazda? Door de inlaatkleppen ná het onderste dode punt langer open te houden wordt de effectieve zuigerslag kleiner omdat de zuiger aan het begin van zijn opwaarts gang geen druk kan opbouwen. Daardoor verandert de werkzame compressieverhouding, maar blijft de volumetrische compressieverhouding van liefst 10:1.

En ook de expansieverhouding blijft zoals ie was. Met de uitlaatkleppen worden immers geen kunstjes uitgehaald. En zo heeft Mazda heeft klaargespeeld van een oorspronkelijk "gewone" motor de compressieverhouding lager te maken dan de expansieverhouding. Simpelweg door het "te laat" sluiten van de inlaatkleppen. Daarmee is bereikt dat er bij de compressieslag minder energie verloren gaat (samendrukken vraagt kracht) en dat wél de arbeidsslag over de volle lengte wordt benut. Een deel van de aangezogen lucht wordt weer terug in het inlaatspruitstuk geduwd en gaat zo direct naar andere cilinders die op dat moment op "inlaten" staan.

De pompverliezen vallen dus wel mee. Maar er blijft natuurlijk wel minder lucht in de betreffende cilinder achter zodra de inlaatklep sluit (bij de Miller Cycle zijn dat ter trouwens twee per cilinder). En minder inlaatlucht betekent uiteraard minder kracht, dus daar moest nog wat op gevonden worden.

Mazda koos voor drukvulling, en wel met behulp van een mechanische compressor. Want een turbo is voor de Miller Cycle motor niet geschikt omdat een uitlaatgas aangedreven compressor bij lage toerentallen (te) weinig druk opbouwt en bovendien bij belasting wisseling niet onmiddellijk druk levert.

Het langs mechanische weg naar binnen pompen van inlaatlucht kost uiteraard de nodige energie en de opwaartse slag van de zuiger wordt er evenmin door vergemakkelijkt. Maar doordat de compressieslag minder lang duurt, pakt de Miller Cycle truc per saldo toch gunstig uit.

Lysholm compressor

Mazda gebruikt op de 2.3i V6 een schroefcompressor. Dat is op automotoren heel bijzonder. Een schroefcompressor mag je niet verwarren met de in autokrings veel bekendere Roots-blower. Hij behoort echter wel tot de verdringercompressoren waarbij lucht langs mechanische weg wordt weggeperst. De schroefcompressor lijkt een beetje op een gehaktmolen. In het pomphuis draaien twee rotors waarvan de profielen als die van tandwielen in elkaar grijpen. De ene motor heeft vijf opstaande randen (kammen) en de andere drie glooiende geultjes waar die kammen in "afrollen". De profielen zijn in schroefvorm aangebracht, net als bij bijvoorbeeld een houtboor.

Een tandwiel geleiding zorgt er daarom voor dat de rotors perfect vrijlopen met een minimale speling. Dat laatste in verband met zo klein mogelijke lekverliezen. Het optimum wordt bereikt bij ongeveer 120 °C, de luchttemperatuur die door de drukopbouw in de schroefcompressor ontstaat. Mazda koos voor de Lysholm compressor en moest rekening houden met uitzetting en inkrimping zodat bij een koude compressor de luchtspleten tussen de rotors onderling en het pomphuis eigenlijk te groot zijn. Pas bij 160 °C worden de spelingen te klein en loopt de compressor gevaar onherstelbaar beschadigd te raken.

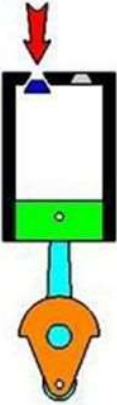
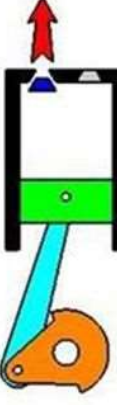
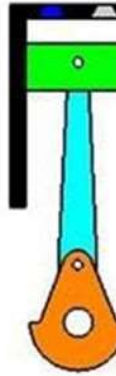
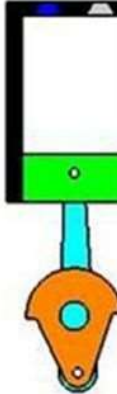

De drukvuller wordt door middel van een poly V-riem door de krukas aangedreven (het hieruit voortvloeiende vermogensverlies is uiteraard kleiner dan de vermogenswinst). De smalle unit is bovenop het cilinderblok geplaatst, precies tussen de cilinderkoppen in. Lagering en tandwiel geleiding zijn aangesloten op het druksmeersysteem van de motor. Om de luchttemperatuur van de gecomprimeerde lucht van 120 naar ongeveer 60 °C terug te brengen, alvorens die in de cilinders komt, zijn twee intercoolers gemonteerd, één per cilinderbank.

De Miller cycle V6 motor meet 2255 cm³. Het maximale vermogen is 157 kW (214 pk) DIN bij 5300 tpm en het maximale koppel 295 DIN Nm bij 3700 tpm. Hierdoor is de acceleratietijd naar 100 km/h 9,5 sec en de topsnelheid bedraagt 235 km. Het verbruik is gemiddeld tussen de 1:9 en 1:10.

In de praktijk rijdt de Miller motor als een normale supercharged motor. De prestaties van de 2.3i V6 Miller Cycle-motor zijn vergelijkbaar met die van een drieliter V6 met een efficiëntie van een kleinere tweeliter motor.

Hendrie Scholte



| | | | | |
|---|---|---|--|--|
|  |  |  |  |  |
| Inlaatslag | Verlaat sluiten inlaatklep | Compressieslag | Arbeidsslag | Uitlaatslag |
| De inlaatklep opent, waardoor het gecomprimeerde benzine/luchtmengsel in de verbrandingskamer kan stromen | Door de relatief late sluiting van de inlaatklep – een eigenschap die kenmerkend is voor de Miller motor – wordt een gedeelte van het gasmengsel in de inlaatpoort teruggeperst | Zeventig graden na het Onderste Dode Punt (ODP) sluit de inlaatklep. Het comprimeren begint dus later dan bij conventionele motoren | Nadat het gasmengsel tot ontbranding is gebracht, wordt de zuiger door het uitzetten van het gas naar beneden gedrukt. | De verbrandingsgassen stromen via de uitlaapklep naar buiten. Het verbrandingsproces kan opnieuw beginnen. |

XEDOS 6, de godin van Mazda



Nieuw model

Mazda heeft onlangs haar nieuwste model geïntroduceerd. De naam die gekozen werd voor deze auto is gemaakt door de computer. Zo ook de auto. Voor de Xedos 6 is een speciale computer ingezet. Om het optimale resultaat uit de allerlaatste techniek te halen, hebben ze bij Mazda alles op alles gezet om met een concurrerend model te komen. Er is speciaal voor dit model een nieuwe fabriek gebouwd in Hofu, Japan. Een staalpers die tot de grootste van Japan gerekend kan worden, is in staat om de zijpanelen in één keer te persen. De lak en de wijze waarop die wordt aangebracht op de

De naam Xedos komt niet voor op de lijst met godinnen. Als we kijken naar de uiterlijke schoonheid van de Xedos passen de omschrijvingen van verschillende godinnen wel bij de auto. Aphrodite, de godin van lichamelijke schoonheid. Artemis, de godin van de jacht. Thetis, de godin van de vriendelijkheid. Hebe, de godin van de eeuwige jeugd. De Xedos 6 die al deze eigenschappen bezit, verdient het dus om als godin aangesproken te worden.

carrosserie is uniek. Kortom, een model waarmee Mazda zich op een geheel nieuwe wijze profileert in een goed bezet marktsegment.

Publicaties

In hoeverre dat gelukt is, blijkt wel uit enkele persartikelen:
de Auto-Krant: 'Mazda zoekt met Xedos 6 de echte exclusiviteit'
Gooi en Eemlander: 'Mazda stapt met de Xedos 6 de prestigemarkt binnen'
Algemeen Dagblad: 'Twee nieuwe topmodellen van Mazda. De Xedos en RX-7'.

Verder lezend in de verschillende artikelen komen we de volgende uitspraken tegen:

'Bij de Xedos liggen de accenten op luxe, kwaliteit en uitstraling. Ruimte is hier bewust van ondergeschikt belang'.

'De Mazda Xedos 6 is een technisch op hoog niveau staande auto uit de zeer luxe klasse'.

'De Xedos is geen goedkope auto, maar de prijs wordt voor een zeer belangrijk deel bepaald door de super complete uitrusting'.

'De Xedos 6 bewees zich als een zeer comfortabele auto, die zich gemakkelijk laat berijden en een voorspelbare, betrouwbare wegligging heeft'.

Met andere woorden: Een auto die nog veel van zich zal laten horen.





Rijden

Al bij het openen van de portieren valt het oog op de afwerking. De sleutelgaten worden zacht verlicht na aanraking van de handgreep zodat in een donkere parkeergarage de sleutel de lak niet zal beschadigen. Eenmaal achter het stuur vallen de doorgetrokken ronde vormen op. Nergens een goedkope oplossing voor knoppen of hendels maar alles van hoogwaardige materialen. Bij de ontwikkeling van de auto was een eis dat 85 % van het materiaal recyclebaar moest zijn

wordt omgedraaid is het gezoem van de motor zachtjes op de achtergrond te horen. Voor de liefhebbers van V6 motoren een feest om naar te luisteren. Het gaspedaal licht ingedrukt, geeft de automatisch geschakelde bak een kracht waarmee je je als een jonge hond in een tijgervel voelt. Met een souplesse en stijl bewegen

Overtuig u van de prachtige lijnen, het tot in detail afgewerkte dashboard en de kracht van de motor. Neem daarbij het imago van de auto en de uitstraling van een jongensdroom en u kunt zeggen:

XEDOS 6, DE GODIN VAN MAZDA.



en dat CFK's en asbest verboden waren. Op de recyclebare onderdelen staan de codes al voorgedrukt om later opnieuw gebruikt te kunnen worden. Comfort kenmerkt zich onder andere door rust. Bij de Xedos 6 is men daar fantastisch in geslaagd. Zodra het contactsleuteltje

we ons door de straten van Den Haag. Eenmaal op de snelweg komen we tot rust. Tijdens de korte rit in de stad werden we regelmatig nadrukkelijk nagekeken door liefhebbers van schone kunst.

Genoeg superlatieven. Probeert u de Xedos 6 zelf!

TECHNISCHE GEGEVENS

| | | |
|-------------------------------------|---|--|
| MOTOR | 1.6i-16V viercilinder in lijn bovenliggende nokkenas, vier kleppen per cilinder | 2.0i V6 zescilinder in V-vorm bovenliggende nokkenas, vier kleppen per cilinder |
| Max. vermogen (DIN) kW (pk)/rpm: | 84 (114)/6.500 | 108 (146)/6.000 |
| Max. koppel (DIN) Nm/rpm: | 139/4.600 | 175/5.000 |
| Ontsteking: | Electronisch | |
| CHASSIS | Zelfdragend | |
| Wielophanging voor: | Onafhankelijk, MacPherson veerpoten, driehoeksdraagarmen, torsiestabilisator (2.0i V6: +cross-bar). | |
| Wielophanging achter: | Onafhankelijk, schroefveren, Mazda T.T.L.systeem, torsiestabilisator (2.0i V6: + cross-bar). | |
| Remsysteem: | Diagonaal gescheiden, vacuüm bekrachtigd, rondom schijfremmen, vóór geventileerd, met ABS. | |
| Banden/velgen: | 1.6i-16V 185/65 R14 85H/5.5Jx14 2.0i-V16 195/60 R15 87V/6Jx15 | |



TEST

Mazda is zonder twijfel het meest actieve Japanse merk van het moment. Na de bolle 121, de fleurige 323 'F', de sportieve MX-lijn en de adembenemende RX-7 is de luxueuze Xedos 6 de zoveelste opmerkelijke nieuwkomer binnen korte tijd. Volgens de fabrikant niet zomaar een opgewaardeerde 626, maar de eerste vertegenwoordiger van een nieuwe reeks topmodellen die zelfs de meest verwende automobilist het water in de mond moet brengen. Met zijn entreprijs van f 64.500,- is de Xedos 6 2.0 V6 een regelrechte uitdaging aan het adres van erkende succesnummers als de Audi 80, BMW 3 en Mercedes 190. Krijgt de Germaanse elite eindelijk serieuze Japanse concurrentie?



MAZDA XEDOS 6

2.0 V6

Xedos wordt gepresenteerd als een op zichzelf staand merk, maar vanzelfsprekend wordt de kersverse Japanse auto nadrukkelijk geassocieerd met Mazda. Er wordt gewerkt met dezelfde importeurs, er wordt voor een fors deel dezelfde techniek gebruikt en een aantal Mazda-dealers moet voor de afzet van Xedos-sen (Mazda spreekt van Xedia) gaan zorgen. Er zijn in Nederland een twintigtal 'selling points' geselecteerd voor de verkoop van de Xedos 6 en die moeten op jaarbasis zorgen voor een omzet van ongeveer 800 stuks. In 1992 dienen er dus nog een dikke 400 auto's van dit type aan de man gebracht te worden. Dat zijn er dus 20 per dealer, zodat de speciaal aangestelde Xedos-vertegenwoordiger bij die bedrijven (die houdt zich louter met dit exclusieve parapedaardje van het concern bezig) voldoende werk zal hebben. Mazda pakt met de Xedos 6 het segment van de 'duurdere sedan' aan. Dat is dapper, want men moet gaan opboksen tegen gevestigde namen als BMW, Mercedes en Audi. Met name in dat deel van de markt vormt de Japanse afkomst van een auto een handicap, want men kijkt er niet in de eerste plaats naar het prijslabel, maar meer naar de status die een bepaalde auto uitstraalt. Daarbij komt nog dat de genoemde Duitse merken in die klasse puikere modellen brengen (zoals de BMW 3-serie, de Audi 80 met nieuwe 2,6 liter V6 en binnenkort ook de nieuwe Mercedes 190) en daarmee een trouw klantenbestand hebben opgebouwd. Het lanceren van de Xedos 6 is dan ook totaal iets anders dan de introductie van de vele 'niche' modellen, waarmee Mazda de afgelopen jaren furor heeft gemaakt. Auto's als de MX-5 en de MX-3 vulden een gat in de markt, terwijl de Xedos 6 echt zal moeten vechten voor zijn plekje en dus de voorbumper nat mag maken.

Waarom mag er geen 2.5i-V6 in deze Xedos?

Mazda Motor Corporation, producent van Xedos, legt de nadruk op kwaliteit en degelijkheid van de nieuwe loot aan de stam. „U zult binnenin geen schroefje zien” en „voor de Xedos 6 is speciaal een nieuwe fabriek in Hofu gebouwd”, zijn de kreten waarmee de prospects (klanten in spe) vertrouwen moet worden ingeboezemd. Dat de Xedos 6 niet het enige model met de nieuwe merknaam zal blijven is ook reeds bekend. Volgend jaar kan de Xedos 9 worden verwacht, een model dat eigenlijk de plaats zal gaan innemen van de Mazda 929 (Sentia in Japan) die in Europa niet meer wordt geleverd.

Motor In de Xedos 6 hoort een zescilinder motor, maar er is in het programma desondanks ook een uitvoering met viercilinder (1.6i-16V) opgenomen. Vooral in Duitsland zou er vraag naar die uitvoering zijn en importeur de Binckhorst neemt dat model dus ook maar mee in het pakket. Uit de prijsstelling (f 59.900,- voor de 1.6i, f 64.500,- voor



De tweeliter zescilinder ligt dwars onder de motorkap, levert 146 pk en is fluissteril.

deze 2.0i V6) blijkt loepzuiver dat de V6 het meest 'gepusht' wordt. Bijna 60 mille voor een auto met 113 pk leverende viercilinder is aan de dure kant, daar kan zelfs BMW niet aan tippen. Mazda/Xedos is zo langzamerhand wel de Japanse bouwer van zescilinders bij uitstek geworden. De MX-3 debuteerde vorig jaar met een kleine 1,8 liter V6-motor, de nieuwe 626 (en de MX-6) heeft een 2,5 liter motor van dat type onder de motorkap en in de Xedos 6 wordt nu een derde variant met 2,0 liter inhoud gepresenteerd. Of dat niet iets teveel van het goede is, is meteen de cruciale

De meeste schakelaars zijn vanaf de bestuurdersstoel optimaal zichtbaar.



vraag. Want waarom zou je in deze auto een (overigens heel lekkere) 1995 cm³ motor met 146 pk monteren, als je iets verder in het rek een nog fijnere 2.5-versie met 167 pk hebt liggen? Maar goed, dat is nu eenmaal de modellen-/motorpolitiek van Mazda. De 2.0i-V6 stamt uit dezelfde familie als de 1.8- en de 2.5-uitvoeringen. Het gaat om een bijna identieke geheel lichtmetalen constructie, waarbij onder meer vier kleppen per cilinder, een elektronisch motormanagementsysteem en een variabele inlaatconstructie worden gebruikt. De motor lijkt het meeste op de V6 die in de MX-3 wordt gebruikt, want met 69,6 mm hebben die twee krachtbronnen precies dezelfde slag. De boring van de dwarsgeplaatste tweeliter uitvoering is uitgefreesd tot 78,0 mm (1.8 : 75,0 mm), terwijl de compressieverhouding van deze motor 9,5 : 1 bedraagt in

plaats van de 9,2 : 1 zoals bij de MX-3. Overigens is de compressieverhouding lager dan bij de 2.0-V6 die in Japan wordt gebruikt, want daar is-ie 10,0 : 1 en op de thuismarkt levert deze tweeliter V6-motor (gewoon een blokhoek van 60 graden) dan ook 160 pk. De twee bovenliggende nokkenassen per cilinderbank hebben een gecombineerde riem-/tandwielaandrijving, iets soortgelijks gebruikt Toyota ook al jaren, zij het op viercilinder motoren. Toch laat de methode van aandrijving iets aparts zien. Bij de 2.5-V6 worden de twee buitenste nokkenassen (uitlaat) aangedreven door de riem, terwijl de tandwielen dan voor aandrijving van de inlaatassen zorgen. Bij deze Xedos-motor loopt de getande riem bij de voorste cilinderrij over de uitlaatkokkenas, om dan vervolgens bij de achterste cilinderbank over de inlaat-as te draaien. Het waarom van die constructie blijft vaag. Het



Airconditioning is extra, maar het drukknopje is slechts afgeplakt.

zou ruimte sparen, maar waarom doe je hetzelfde dan niet bij de vóórste cilinderbank? Dan win je nog méér ruimte! We hebben uitgebreid over deze constructie met technici getelefoneerd (omdat we twijfelden aan de juistheid van de berichtgeving), maar uit een schema bleek inderdaad zonneklaar dat deze 2.0i-V6 een gewijzigde distributie heeft ten opzichte van de 2,5 liter zescilinder. Andere, nieuwe, constructiedetails van de motor betreffen de zuigerbodemkoeling (wordt actief bóven een bepaalde oliedruk) en het varia-

Pietepouterige speldekknop-verlichting in de schakelaars

bele inlaatsysteem dat niet met twee, maar met vier verschillende inlaattrajecten werkt. Daardoor moet de motor nog soepeler en zachter in alle toereengebieden zijn. Net als de andere uitvoeringen heeft deze V6 verder hydraulische klepstoters (geen klepstokers, zoals het persbericht meldt), een elektronisch brandstofinjectiesysteem en tweegats verstui-vers. Al dat fraais moet de Xedos 6 2.0i V6 in 9,3 seconden naar 100 km/h voeren en een topsnelheid garanderen van 214 km/h.

Prestaties Verbazing, verbazing! Niet omdat de tweeliter zescilinder slecht zou presteren (integendeel), veel lawaai zou maken (hij is fluisterstil) of onregelmatig zou draaien (er kan een gulden op zijn kant op het blok staan), maar omdat het brandstofverbruik zo aangenaam laag blijkt te zijn. We hadden de 2.5-V6 uit de 626 nog vers in het geheugen liggen en rekenden dus ook voor deze tweeliter versie op een behoorlijke consumptie, maar dat viel alleszins mee. Het gemiddelde verbruik kwam zelfs uit op 1 : 10,6, met een positieve uitschieter van 1 : 11,8 en een dorstig dalletje van 1 : 9,3. Wanneer de Xedos 6 puur op prestaties wordt gereden zal die laatste waarde ongetwijfeld ook het gemiddelde



zijn, maar wie af en toe wat rustiger-aan doet (en wie doet dat niet met alle radarcontroles vandaag de dag?) kan blijkbaar gemakkelijk zuiniger dan 1 : 10 met deze auto rijden. Hij drinkt dus als een tempelier die zojuist 'droog' is gezet. De prestaties van de Xedos 6 zijn bijna conform de fabrieksofgave. De topsnelheid van 214 km/h haalden we bijna, (wijklokten op 210 km/h) en de 0-100 km/h acceleratie voltooiden we precies in de opgegeven 9,3 seconden. Wanneer er een prijs voor de stilste

Naald benzinemeter op nul betekent nog 100 km doorrijden

auto aller tijden zou worden uitgelooft, dan kan de Xedos 6 ook als een kanshebber worden gezien, want met 66,5 dB(A) bij 100 km/h en nog maar 74,0 decibel bij 160 km/h hoort deze auto vast en zeker in de categorie der superstillen. Speciale raam- en deurrubbers, een zogenaamde 'stille' ruitwissermotor en een elektronische snelheidsmeter zijn punten waarmee men rekening heeft gehouden, teneinde het binnenin de Xedos 6 zo stil mogelijk te kunnen houden. Het 'oppakken' van de V6 is redelijk, niet super. Hij heeft onder 3000 min⁻¹ toch af en toe wat moeite om op gang te komen (zeker méér dan de 2.5) en daarom moet de schakelpook toch frequent worden gehanteerd. Wanneer de gang er goed inzit, lijkt er geen einde aan het potentieel van de V6 te komen. Het rode gebied begint op de toerenteller bij 7000 omwentelingen per minuut, maar pas bij 7600 min⁻¹ grijpt de elektronische begrenzer daadwerkelijk in. Negatieve punten moeten met een lantaarntje worden gezocht. Een minpunt van de motor vinden wij het stoterige gedrag bij filerijden. De actie-

De kaartenbakken in de portieren zijn klein, achterop de voorstoelen zijn nog bergtassen aangebracht.



radius van de Xedos 6 is met zijn 60 liter tank aanzienlijk. Maar door een zeer onnauwkeurig aanwijzende brandstofmeter word je keer op keer te snel naar de pomp gedwongen. We reden al een tijdje met de naald op nul en een brandend (veel te klein) waarschuwingsslampje, maar bij het tanken ging er desondanks maar 48,46 liter bij. Dat betekent dat nog minstens 110 kilometer verder gereden had kunnen worden. Maar weinigen nemen echter dat risico. Het is zo vernederend om met een jerrycan langs de snelweg te moeten lopen.

Transmissie De vijfversnellingsbak in de Xedos 6 is van uitstekende kwaliteit. Hij heeft fijn op elkaar afgestemde verhoudingen, schakelt licht en bovendien zeer precies. Ook voor de bak heeft men de trucendoos opgetrokken, teneinde voor een laag geluidsniveau te kunnen zorgen. Een aantal tandwie-

len draait los mee op de primaire as. Ze worden pas vastgezet wanneer de betreffende versnelling wordt ingeschakeld. Door dat 'losjes' meedraaien wordt volgens Mazda bovendien de schakelprecisie verbeterd, want de massa van de as is geringer en hij kan dus eenvoudiger tot stilstand worden gedwongen. Ook de vorm van de tandwielen is zeer speciaal, waardoor de tanden minder ten opzichte van elkaar knarsen.

De pookknop in de Xedos 6 is van leer, evenals het stuurwiel en de greep van de handremhefboom. Mede daardoor ligt die pook lekker in de hand en kan hij gemakkelijk naar de ene of de andere versnelling worden geduwd. De Xedos 6 heeft bakverhoudingen die niet specifiek op een sportieve rijstijl zijn berekend. De auto zit meer in het marktsegment waar goede prestaties moeten worden verenigd met een comfortabel vervoer. De topsnelheid van de auto wordt dan ook niet in vijf, maar in de vierde overbrenging gehaald. Zelfs dan komt de motor niet meer aan de toerenbegrenzer toe. In vijf kan theoretisch zelfs 266 km/h worden gereden. De transmissie is, samenvattend, dik in orde. Bij fel accelereren reageert de voorwielaandrijver zeer rechtlijnig, omdat de aandrijfassen van gelijke lengte zijn. Naar links of rechts trekken wordt daardoor vermeden. Eén van de weinige verkrijgbare extra accessoires is een elektronisch geregelde, viertraps automatische transmissie. Die kost 4.400 gulden extra.

Onderstel De vergelijkingen met de Mazda 626 dringen zich bij het bekijken van het Xedos-onderstel heftig op. Er zijn wel wat verschillen, maar er kan toch worden gesteld dat tachtig tot negentig procent van de onderdelen en de maten van Xedos 6 en Mazda 626 identiek zijn. De systemen van wielophanging komen voor de volle honderd procent overeen. Voor worden McPherson veerpoten op de Xedos 6 gebruikt, terwijl achter Mazda's TTL-ophangingsysteem (Twin Trapezoïdal Link) wordt gemonteerd. Dat bestaat uit twee

dwarsarmen en één in lengterichting gemonteerde reactie-arm per achterwiel. De afstemming van de totale constructie is anders dan bij de Mazda 626, maar daarover leest u hierna meer. Ook de wielbasis van de Xedos 6 is met 261,0 centimeter precies hetzelfde als bij de Mazda 626, de totale lengte van de auto is aanmerkelijk korter. De Xedos 6 is smaller dan zijn Mazda-familielid. De totale breedte bedraagt 170,0 cm, tegen 175,0 cm voor de 626. Dat uit zich ook in de spoorbreedten, want die zijn met 147,0 en 148,0 cm eveneens minder dan bij de Mazda 626. Anders gezegd: ondanks de identieke bodemsectie en dezelfde onderstel-delen hebben we hier te maken met een iets kleinere auto. Zowel voor als achter wordt een torsiestabilisator gemonteerd en de Xedos 6 heeft ook een zogenaamde 'brug' tussen de bovenste bevestigingspunten van de McPhersons. Teneinde de totale constructie nog wat extra stijfheid te geven. De achterwielen hebben onder invloed van zijdelingse druk een geringe meestuurneiging, maar actieve vierwielbesturing wordt op

concentreren en daar zijn die kleinere 'Eurobags' simpelweg niet toegestaan. Het remsysteem van de Xedos 6 bestaat uit geventileerde schijfremmen voor en massieve exemplaren achter. Het geheel is uitermate prettig bekrachtigd en een driekanaals anti-blokkeersysteem met sensors op alle wielen is standaard. De remwerking van de Xedos 6 is steeds formidabel geweest. Problemen hebben zich niet voorgedaan.

Weggedrag Ondanks de vele overeenkomsten met de Mazda 626 waren we het er ter redactie unaniem over eens dat de Xedos 6 minder goed op de weg ligt dan de begin dit jaar geteste Mazda 626. Hij lijkt bij het inzetten van een bocht zwaarder op de voorhand te leunen dan de (momenteel) grootste Mazda en is gevoeliger voor korte hobbeltjes of richeltjes op het wegdek. Je voelt de auto dan heel subtiel een centimetertje opzij springen. Wellicht dat een en ander te maken heeft met de iets slappere vering van deze Xedos 6. De Mazda 626 (ook met V6-motor) die wij



Het dashboardkastje biedt weinig ruimte.

geen invloed op de sterk afgeronde koets. Terwijl deze manier van vormgeving in vroeger tijden toch wel eens voor zijwindgevoelige ontwerpen heeft gezorgd.

Comfort Tja, de Xedos 6 is zonder meer een zeer comfortabele auto, maar de beschikbare binnenuimte vormt toch een tegenval. De Xedos 6 biedt minder ruimte achterin (vooral in de breedte) dan de 626 en is dus zeker geen vijfpersoons wagen. Dat wordt door de producent overigens ook beaamd, want men spreekt van „vierpersoons, waarbij eventueel een vijfde persoon in het midden op



de Xedos 6 niet geleverd. De besturing van de auto is bekrachtigd. Niet snelheids-, maar toerental-afhankelijk, welke laatste methode over het algemeen kwalitatief iets lager wordt ingeschat. De mate van bekrachtiging kan licht worden bekritiseerd. Vooral bij geringe stuurcorrecties bestaat af en toe de indruk dat de assistentie te sterk is. Bovendien heeft de installatie nadrukkelijk de neiging om uit zichzelf naar de rechttuit-stand terug te keren en velen (onder wie deze schrijver) vinden dat irritant. Op hogere snelheid is de hulp overigens goed, de Xedos 6 stuurt dan scherp en reageert prima op stuurwielverdraaiingen. Het stuurwiel zelf ziet er nogal pompeus uit, maar dat komt omdat er een airbag in is ondergebracht. Kleinere luchtzakken, zoals Europese fabrikanten momenteel ontwikkelen en deels ook al produceren, zijn in Japan nog niet gesignaleerd. Dat komt ongetwijfeld doordat de fabrikanten zich daar voor een fors deel van de omzet op de Verenigde Staten

De Xedos 6 heeft standaard breedstralers; het dimlicht wordt verzorgd door ellipsoïde koplampen.

reden was stugger geveerd dan deze auto, hoewel ook die auto als 'hoogst comfortabel' kon worden omschreven. In de Xedos 6 wordt het comfort op een nog hoger plan gezet. Op een slechte weg worden minder trillingen doorgegeven en de auto is ook een stuk stiller dan de Mazda 626, toch ook geen lawaai-maker. De onderstuurneiging van de auto is in eerste instantie echter groter. De Yokohama A344 banden (in de maat 195/60 R15 op fraaie lichtmetalen wielen) konden ons niet echt overtuigen. Ze lijken nogal (kei)hard en zorgden op een nat wegdek snel voor glijpartijen. Eenmaal in de bocht ligt de Xedos 6 goed vast op de weg. Hij vertoont, net als de 626, totaal geen neiging tot uitbreken bij gas loslaten en is in rechte lijn zo stabiel als een trein. De veer-karakteristiek kan als 'uiterst comfortabel' worden omschreven en zijwind heeft totaal



De zitting van de bestuurdersstoel is kantelbaar, de leuning kan niet traploos worden versteld.

de achterbank kan plaatsnemen." Voorin hebben lange stelten last van de brede middenconsole, maar zullen de meeste mensen toch goed uit de voeten kunnen komen. Achterin is de beschikbare been- en hoofdruimte acceptabel, maar zeker niet royaal. De stoelen zijn dik bekleed en zitten dan ook lekker, maar de verstelmogelijkheden zijn beperkt. Ze zijn niet elektrisch verstelbaar (wat je in een voor het verwende segment bedoelde auto wel verwacht) en hebben geen traploos verstelbare rugleuning. De zitpositie van de bestuurder is goed instelbaar, al is de zitting van zijn stoel slechts kantelbaar en niet in zijn geheel in hoogte verstelbaar. Doordat het stuurwiel ook in hoogte verstelbaar is, kan toch een aangename zit achter het met leer beklede stuurwiel worden gevonden. Hij/zij kijkt dan uit over een futuristisch ogend en ergonomisch goed in elkaar gestoken dashboard. Alle knopjes en hendels kunnen gemakkelijk worden bereikt. Veel schakelaars (onder meer van de ventilatie) zijn voorzien van een pietepouterige speldeknoop-verlichting, zodat slecht is te zien of ze in- dan wel

uitgeschakeld zijn. Wanneer overdag met verlichting wordt gereden, worden die lampjes overigens nóg zwakker. De ventilatieroosters lijken aan de kleine kant, maar je staat versted van de hoeveelheid lucht die er met de ventilator in stand vier doorheen kan worden gejaagd. De draaiknop van de verwarming (niet nodig gehad) laat een precieze regeling toe en als extra kan ook nog airconditioning worden besteld. De aanwezige schakelaars voor stoelverwarming zijn onaangeroerd gebleven. Onhebbelijkheidjes heeft de nieuwe Xedos 6 eveneens. Het dashboardkastje is aan de krappe kant en dat geldt onverkort ook voor de kaartenbakken in de portieren. Gelukkig zitten achterop de voorstoelleuning nog bergvakken, zodat de veel-mee-nemers daar wat spullen in kwijt kunnen. Verder staat de B-stijl van de carrosserie relatief ver naar voren, zodat de gordel eigenlijk niet strak over je schouder loopt (wanneer de stoel tenminste helemaal naar achteren is gesteld). Veiligheid heeft men bij Mazda ook hoog op het prioriteitenlijstje gezet. De Xedos 6 heeft onder meer de reeds genoemde airbag en ABS en bovendien worden ook bij deze auto de portieren voorzien van extra versterkingsprofielen. De bagageruimte van de auto heeft



De beugels van het kofferbakdeksel draaien in de bagageruimte.

een inhoud van 390 liter, wat niet exceptioneel groot is. De laadklep heeft onhandige scharnieren die in de kofferruimte draaien. De achterbankleuning is overigens wel in twee ongelijke delen (6:4) neerklapbaar, zodat meer bergruimte beschikbaar komt. Bovendien kan de neerklapmogelijkheid worden vergrendeld, wat met het oog op dievenklauwen altijd een aangename gedachte is.

Vormgeving De Xedos 6 2.0i V6 is in mijn ogen een van de fraaiste auto's van het jaar, ondanks het feit dat we pas in juni zitten en er dus nog het nodige kan komen. De auto is beslist keurig afgewerkt, zoals de fabrikant reeds beloofde. De lak glanst, de bekledingsstoffen zijn netjes en verder ontbreekt het de auto te enen male aan protserigheid. De carrosserie is zeer rond van vorm (wat helaas weer zorgt voor wat regendruppels op de stoelbekleding bij het openen van het portier, net als bij de 626) en heeft een luchtweerstandscoefficiënt van 0,30. Wanneer op de achterklep een spoiler wordt besteld gaat er zelfs nog éénhonderdste punt van dat getal af. Verder heeft de Xedos 6 een zeer lage voorkant met apart gevormde grille. Daarin is een



wat aangepast nieuw Mazda-logo opgenomen. Ook op de achterklep van de auto staat trouwens gewoon de fabrieksnaam Mazda vermeld. De Xedos 6 heeft verder erg lage koplampunits met ellipsoïde lenzen voor het

Het onderstel lijkt als twee druppels water op dat van de Mazda 626

dimlicht. Daarnaast zijn wat bredere verstralers gemonteerd. In de bumper worden standaard breedstralers (ook met DE-lenzen) geschroefd. De achterkant van de Xedos mag er eveneens zijn, ook al straalt daarvan toch duidelijker de Japanse oorsprong af. Ook de ovaal gevormde deurgrepen verwijzen zonder veel omhaal naar de geboortegrond van deze nieuwe wagen.



Uitrusting De Xedos 6 2.0i V6 beschikt absoluut over een lange waslijst met standaard accessoires. Wanneer je echter als nieuw merk claimt 'een nieuw exclusief model te bieden dat werkelijk voldoet aan alle wensen', dan zouden bijvoorbeeld airconditioning en elektrisch verstelbare voorstoelen toch zeer zeker tot het standaardpakket mogen horen. Dat is niet het geval, terwijl ook leren bekleding nog als extra moet (kan) worden

besteld, maar verder heeft de auto alles wat een op exclusiviteit en luxe gesteld hartje begeert. We doen een greep uit de rijkelijk gevulde ton met standaard attributen en noemen slechts de lichtmetalen wielen, de elektrisch verstelbare en verwarmde buitenspiegels, de elektrisch bedienbare portierramen voor en achter, de airbag, de verwarmde voorstoelen, het schuifdak en de centrale portiervergrendeling met afstandsbediening. Verder is de koplamphoogte van binnenuit regelbaar en worden bumpers en portiergrepen in carrosseriekleur gespoten.

Conclusie De Xedos 6 2.0i V6 kost f 64.500,- en zit daarmee op het prijsniveau van een BMW 320i, een Audi 80 2.6E (die auto komt binnenkort op de markt) of een Mercedes 190E met 2.0 liter viercilinder. De Xedos 6 biedt op een fors aantal punten meer dan een paar van deze directe concurrenten. Hij is superstil, bloedmooi en heeft een heerlijke zescilinder motor, die vrij zuinig is. Zijn weggedrag kan zeker ruimschoots door de beugel en de hoeveelheid accessoires die wordt geboden kan eveneens de toets der kritiek moeiteloos doorstaan. Wordt de Xedos 6 daarom een succesnummer? Mogelijkerwijs. Enkele punten die in het nadeel van de auto spreken zijn de niet bijster grote binnenruimte en de soms wat onnauwkeurige besturing. Bovendien heeft de Xedos 6 in de vorm van de Mazda 626 met zescilinder motor eveneens een geduchte concurrent. De 626 is ook nog goedkoper. De prijsstelling van de Xedos 6 kon nog wel eens één van de grootste verkoophandicaps worden. Want je kunt proberen om Europeanen uit hun 'wat duurdere grote middenklasser' te lokken, maar in de regel lukt je dat met een Japanse auto eerder met een lage prijs dan meteen weloverwogen kwaliteitsargumentatie. ■