



# Lexus po hirošimsku

Foto David Rajgl

**Japonské prémiovky dokážou provětrat peněženku v servisu a spalují výhradně benzin. Jsou ale spolehlivé a proti německé lize lákají méně podvodníků. Je Xedos 9 správný tip?**

Vůz na snímcích byl velkou raritou už na vrcholu slávy. Dvanáct let po skončení výroby jich vidíme ještě méně než tehdy, většina navíc dává o potřeby najevo už stavem interiéru.

Pakliže se ale hezký kus přece jen vyskytne, stojí ctitelé zajímavých vozů před dilematem. Převáží ještě dnes úspora plynoucí z kvality, nebo naopak neduhy stáří a drahá péče?

**Drží a (skoro) nerezaví**

Jako většina kvalitních vozidel z devadesátých let ani Xedos do nějakých

200 000 km nechce víc než pravidelný servis. Robustní podvozek netrpí vřelými, přední nápravnice je hliníková, výfuk nerezový. Hodně vydrží také brzdy, které lze sehnat v druhovýrobě.

Pokud už se ale s podvozkem něco stane, jde hrdinství stranou. Přední náprava má hned tři příčná ramena nad sebou. Přestože nejsou hliníková, ale litinová, stojí odshora sedm, pět a dvacet tisíc. Rozhodně se vyhněte exemplářům s řízením všech kol 4WS. Většina byla zasažena neodborným seřizováním geometrie, které poškodilo zadní převodku řízení.

Korozí odolávají drahá japonská auta houževnatěji než levná, což Xedos splňuje s výjimkou zadních lemů. Každý kus už je má opravované, zkontroluje proto kvalitu provedení.

**V jednoduchosti (a objemu) je síla**

Výběr motoru hlavu nikomu nezamotá. Zpočátku nabízený dvoulitr nedodával tak těžkému vozu potřebnou jiskru, originálnímu agregátu 2.3 Miller Cycle pravidelně selhává drahý kompresor přepínávací. Nejčastěji vidány dvouapilitr tak vychází zároveň jako volba rozumu. Jako jediný navíc přežij

modernizaci z roku 2000, kdy kvůli emisím přišel o tři kilowatty výkonu a citelně zlenivěl.

Pozornost je třeba věnovat hlasitému cvakání svršku – opotřeбенá hydraulická zdvihátka způsobují nepravidelý chod a pokles výkonu, ale navíc mohou zničit celý rozvodový mechanismus.

Čtyřstupňový automat vlastní konstrukce představuje skutečný pravěk – mění zamyká až na čtyřky a řadí dost neurvale. Bohužel je na tak těžké auto trochu poddimenzovaný, což zrychluje opotřeбенí spojek. V konečném stádiu se vůz rozjede na jedničku a dál fadit odmítá. Pozorně proto sledujte obtížné či váhavé řazení dvojky. Výrobce nepředepisoval žádné výměny oleje, praktici doporučují interval 40 000 km.



1 Zablžené tvary se odrážejí i v kabině. Na šířku je místa dost, na výšku je to kvůli nízké střeše slabší. 2 Automat má čtyři rychlosti a nevyniká kulturou. 3 Tlačítka tempomatu je třeba ovládat po hmatu, v noci je nevidíte.

**V rubrice Bazar**

<b>SM 02</b> Výšlo 5. 1. 2015	Volvo S80
<b>SM 03</b> Výšlo 12. 1. 2015	Motor Škoda 2.0 MPI
<b>SM 04</b>	<b>Mazda Xedos 9</b>
<b>SM 05</b> Výšlo 26. 1. 2015	Peugeot 607

**Rychle a poklidně**

Stabilita je díky rozměrům a vyspělému podvozku vynikající, nasazení ESP se však Xedos 9 nedočkal.

Zpracování kabiny rozhodně přesahuje japonský průměr té doby, dokonalé ale není. Za očekáváním zůstává prostomost i některé detaily jako nepodsycená tlačítka tempomatu, po 200 000 km vypadá zejména kožené čalounění daleko hůř než u evropských konkurentů. To na druhou stranu usnadňuje odhadnout, jestli avizovaný stav tachometru odpovídá realitě.

**Hodnocení**

<b>Komfort:</b>	1,50
<b>Prostornost:</b>	2,00
<b>Dynamika:</b>	1,50
<b>Pohonné jednotky:</b>	2,50
<b>Spolehlivost:</b>	1,25
<b>Servisní náročnost:</b>	2,00
<b>Ceny dílů:</b>	5,00
<b>Výsledná známka</b>	<b>2,25</b>

**Pár slov o motorech**

▶ **2.0 V6** (2,0 V6 24V, 105 kW, 179 N.m, 1994–1997): Výkon průměrný, ale spotřeba při klidné překvapivě příznivá. Už ho ale těžko seženete.

▼ **2.3 Miller Cycle** (2,3 V6 24V, 155 kW, 290 N.m, 1994–2000): Hladce a plynule táhnoucí, zvukově sametový a silný motor většinou dojde na selhání dráhého kompresoru, jehož výměna stojí víc než celé auto.

▲ **2.5 V6** (2,5 V6 24V, 123 kW, 218 N.m, 1994–2003): Dostatek síly v jednoduchém a spolehlivém podání, spotřeba kolem 10–12 l přijatelná. S emisní normou Euro 3 tah poněkud polevil, což je důsledkem zhoršení aerodynamiky výfukových svodů s katalyzátorem.

▲ Skvělá volba ▶ Záleží na prioritách ▼ Nebrat

**Ceny – příklady z českých autobazarů**

<b>Nejlevnější:</b>	15 000 Kč, 2.5 V6/123 kW, 1995, 266 000 km
<b>Nejdražší:</b>	98 000 Kč, 2.5 V6/120 kW, 2003, 110 000 km
<b>Náš tip:</b>	viz nejdražší vůz



Kufř má skromný objem 430 litrů a n zcela pravidelný tvar. Výhodou je široký vstup.



Křesla jsou americky široká a poměrně plochá, vystupovat se z nich ani po dlouhé cestě nechce. Zadní sedáky poskytují pohodlnou oporu, rám výrazně skloněného zadního okna ubírá místo nad hlavou.



**Ceny originálních náhradních dílů**

Přední ramena:	
spodní	20 232 Kč
střední	4995 Kč
vrchní	7032 Kč
Zadní díl (tlumič) výfuku	8067 Kč
Těsnění víka ventilů (1 hlava)	514 Kč
Přední nárazník (v zák. barvě)	19 961 Kč
Přední blatník	11 250 Kč
Přední světlomet	18 938 Kč



**Přednosti a nedostatky**

- ➕ Jediněčná osobnost
- ➕ Vynikající jízdní vlastnosti
- ➕ Kultivovaný motor
- ➕ Mechanická spolehlivost
- ➕ Pasivní bezpečnost na špičce doby
- ➖ Minimum zachovalých vozů
- ➖ Extrémní ceny a nedostupnost dílů
- ➖ Linejší motor posledních ročníků
- ➖ Kultura řazení automatu
- ➖ Jen průměrně prostorná kabina

**Servisní rady**

Výměna motorového oleje byla předepsána po 15 000 km, olej v převodovce prohlášoval výrobce za doživotní. Z praxe se doporučuje náplně měnit po 10 000, respektive 40 000 km, a v převodovce vyčistit olejové sítko. Rozvodový řemen se vyměňuje po 100 000 km, podruhé i s kladkami.

**Jak šel čas**

<b>1993:</b>	V září premiéra na pařížském autosalonu, v prosinci zahájení prodeje v Evropě. Motor 2.0 V6/105 kW, 2.3 V6 Miller Cycle/155 kW, 2.5 V6/125 kW s pětistupňovou manuální nebo čtyřstupňovou samočinnou převodovkou.
<b>1997:</b>	Na podzim facelift, končí motor 2.0 V6.
<b>2000:</b>	Druhý facelift s rozsáhlejšími změnami – vyztužení karoserie a úprava některých dílů podvozku. V Evropě pokračuje pouze motor 2.5 V6 s výkonem sníženým na 120 kW. Motor 2.3 V6 Miller Cycle pokračuje pouze v USA.

**Závady a problémy**

**Opotřeбенí hydraulických zdvihátek ventilů:** V devadesátých letech se začaly intervaly oleje 10 000 km o třetinu prodlužovat, na což se při návrhu zdvihátek zapomělo. Závadu prozrazuje hlasité cvakání a křepání vršku motoru. Opravu neodkládejte, nesoulad vůli působí kmitání vačkových hřídelí, což unavuje vymezovací pružiny rozvodových kol. K deseti tisícům korun za nová zdvihátka je třeba připočítat pracnou demontáž sacího potrubí.

**Netěsnosti víka ventilů:** Ve stáří běžný jev. Jedno těsnění stojí kolem čtyř set korun, přístup k hlavě zadní řady ale také vyžaduje demontáž sání, jej sama o sobě práci prodlouží o čtyři hodiny.

**Selhání snímačů otáček v rozvodováci:** Jsou dva a každý stojí tři tisíce.

**Vále ložisk kompresoru přepínávací (2.3 Miller Cycle):** Další z důsledků dlouhých intervalů motorového oleje, jímž zde byla mazána i ložiska kompresoru. Šroubovice pak rotují mimo osu, kompresor ztrácí účinnost a rychle se opotřeбенí. Žádný vůz ho dnes nemá v pořádku a re-pase jsou dostupné pouze v zámoří.

**Opotřeбенí spojky samočinné převodovky:** Ústrojí z lehkého modelu 626 se s váhou karoserie pere a spojky tolik nevydrží. Navíc už tehdy Mazda přišla s vražděným nápadem nevyměňovat olej. Za hranici 200 000 km nejistá budoucnost.

**Poškozování zadní převodky řízení (verze 4WS):** Před seřizováním geometrie zadní nápravy je třeba odpojit ovládací tyč řízení vedoucí zepředu. Neznalost postupu vede k poškození převodky.

**Korozí lemu zadních blatníků:** Šikovní klempíři si poradí za pár tisíc, je ale potřeba začít včas.