



Mazda Xedos 9 2.5 V6, 2003,  
119 000 km, 89 900 Kč

Technické údaje

Motor:	atmosférický zážehový šestiválec
Zdvihový objem:	2497 cm <sup>3</sup>
Největší výkon:	120 kW při 6000 ot./min
Největší točivý moment:	212 N.m při 5000 ot./min
Převodovka:	čtyřstupňová planetová s měničem
Zavazadlový prostor:	430 l
Rozvor náprav:	2748 mm
Vnější rozměry:	4879 x 1768 x 1400 mm
Maximální rychlost:	207 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	11,0 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	10,7 l/100 km

komentuje Dufek. Chování automatu je však v normě. Nejde o projev závady, ale zastaralé konstrukce. Řazení z jedničky na dvojkou je sice hrubší, avšak rychlé, což na opotřebené spojky rozhodně neukazuje.

Zachovalý interiér považuje i Miroslav Dufek za celkem jasný důkaz nízkého nájezdu. O to pozorněji prohlíží všechno ostatní. Po otevření kapoty a povolení krytu rozvodů se ukazuje oleštitý rozvodový řemen, který měl majitel vyměnit při 100 000 km. O moc víc ale skutečně najet nemohl.

Předek karoserie je netknutý, všude původní barva i tmel. Zadní lemy jsou ale opravené poněkud neudbale. Hrbo latý povrch naznačuje, že se do nich majitel pustil pozdě a na některých místech téměř nebylo co tmelit. Zadní část zjevně prodělala menší náraz, jednoduchá oprava však neublížila ničemu kromě estetiky lakování, kterou pozná jen profesionál. Podvozek potvrzuje, že auto za sebou moc kilometrů

zadám novým i starším a Xedos 9 zna do posledního šroubku.

I jemu připadá, že motor nepodává obvyklý výkon, může to však být jen zvlnění při příliš opatrném zacházení posledního majitele. „Chtělo by to vyměnit olej a vyhnat pavouky,“



Prostřední příčné rameno vpředu je na výměně. Nad ním najdeme ještě jedno.



Pětiprvková náprava vzadu drží vzorně, vůli jsme našli jen v kostech stabilizátoru

# Něco za něco

Poslední ročník, jasný český původ, mimořádně zachovalý interiér. Co přivedlo takovou raritu do bazaru?

Inzerátů, kde někdo slibuje málo ojetý Xedos 9, najdeme na internetu mraky. Stav interiéru ale buď provalí zoufalou pravdu, nebo ho prodávající raději ani nevyfotí. Nabídka, která se před Vánoci objevila na ploše pražského bazaru AAA Auto, ale vypadá úplně jinak, a tak nás nemohla nechat chladnými. Zejména když jde o vůz s jasným českým původem a vynikající dojem

potvrzuje i na živo. Opravované zadní lemy nepěkně vypadají, i když práce nebyla právě nejlepší.

V zachovalé kabině všechno funguje, jen si musíme zvyknout na americký plochá, široká křesla a japonskou tradici – málo účinné světlomety. Jednomu z nich navíc nefunguje seřízení sklonu, což by byl problém i na STK. A také se musíme smířit s tím, že skvělá aerodynamika (součinitel c<sub>x</sub> pouhých 0,29!) byla už tehdy vykoupena nízkou střešou, takže vnitřek nepůsobí nijak vzdušně.

Stoprocentní se nám nezdá být tah motoru ani decentní kopcane z převodovky při řazení pod plynem. Na to vše se jedeme zeptat Miroslava Dufka, který se v Měchenicích u Prahy věnuje

Nutné investice

Výměna rozvodového řemene	4000 Kč
Přetěsnění vík ventilů	2900 Kč
Oprava vůli v podvozku	9000 Kč
Výměna světlometu	
(nefunkční nastavení sklonu)	19 000 Kč
Oprava zrezavělé podlahy podle situace	
<b>Celkem: nelze přesně vyčíslit</b>	



## Aktuální vydání deníku Sport v elektronické podobě!

- pro počítač: [www.isport.cz/epaper](http://www.isport.cz/epaper)
- pro mobily a tablety: aplikace v App Store + Google Play



+ BONUS NAVÍC:  
Kromě aktuálních novin i kompletní archiv deníku Sport!

skutečně nemá. Vzadu nacházíme vůle v kostech a uložených stabilizátoru, což není nic mimořádného a oprava vyjde na tři tisíce. Vpředu kupodivu evaká prostřední příčné rameno na pravé



Oleštitý rozvodový řemen už měl být pryč, nastěší se motor 2.5 V6 nemůže potkat.

straně, při stavu českých silnic se však něčemu podobnému nelze divit. Naštěstí jde ze tří předních ramen o to nejlevnější, stojí pět tisíc. Výfuk už prozrazuje vysoký věk, nový zadní díl



Skutečný důvod prodeje: podlaha je na dvou místech prerezivěla skrz na skrz.

ř však v originálu stojí přiměřených osm tisíc. A Miroslav Dufek, který zároveň provozuje vzorně katalogizované vrakoviště, by použitelný díl dodal za patnáct set. Stejně příjemné ceny nabízí i za karosářské součásti, kterých má řadu skladem.

Až sem je všechno v pořádku, i když s nekvalitně opravenými lemy by auto mohlo být o chlup levnější. Vzhledem k nízkému nájezdu nás ale překvapují neoriginální přední brzdy. „Původní vřidky vydrží aspoň 150 000 km, plynulým ježděním i víc,“ vysvětluje Dufek. Mohlo se však stát, že auto dlouho stálo a originální větrané kotouče zrezavěly.

Pro tuto teorii se bohužel vzápětí objevuje ještě jeden důkaz: vnější plech

podlahy je na dvou místech prerezal skrz na skrz, konkrétně u prahu pod oběma předními dveřmi. „Takhle to rozhodně nevydrží ani u aut, která mají hodně najeto. Tento kus nejenže dlouho nejezdil vůbec, ale navíc musel stát někde na zahrádě, kde byl spodek vystavený spoustě vlhka,“ uzavírá Miroslav Dufek.

Co je na světě smutnějšího, než když banální příčina vede k velké škodě? Vyvaření podlahy je náročná oprava, jejíž nákladnost se ukáže až po odstrojení vozu. A v takovém případě se adekvátní cena ojetiny určuje těžko. Další podobně zajímavé kusy se najdou až v zahraničí. I tam ale musí zájemce počítat s rizikem, že málo ojeté vozy mohou něčím trpět.

## Konkurenti ojeté Mazdy Xedos 9

### Alfa Romeo 166



### Výroba: 1998-2007

**Popis:** Neméně výrazná osobnost, vzácný výskyt a charismatické jízdní vlastnosti. Třílitrový zážehový šestiválec vyniká bezkonkurenční chutí jet, diesel 2,4 litru je odolný a hospodárnější. Pohádku kazí nevypočítatelná elektroinstalace a drahé náhradní díly. Vyhnete se šestiválcovému motoru 2.0 turbo a samočinné převodovce.

### Saab 9-5



### Výroba: 1997-2009

**Popis:** Navzdory výstřední a navíc už zaniklé značce se právě tady nabízí solidní jistota. Přepřehnané čtyřválece mají svá známá bolavá místa, v Čechách je ale dost servisů umí opravit za dostupné ceny. Podvozek je jednoduchý, elektrika stabilní. Jediným spolehlivým dieselem je 1.9 T10 od Fiatu, jeho schopnosti ale řadí manuální pětiválec.



# NOVÝ SPECIÁL

## jednoduše za 1 SMS

Objednávejte pod kódem **SM144**

Exkluzivní testy horkých novinek!

### Jak objednat?

Aktuální i starší vydání speciálů objednávejte pomocí SMS:

Pošlete SMS s kódem vydání na číslo 902 11 ve tvaru: KÓD mezebra JMĚNO mezebra PŘÍJMENÍ mezebra ADRESA mezebra MĚSTO mezebra PSC

PRÍKLAD: SM131 JAN NOVÁK PRŮBEŽNA 233 OLOMOUČ 25363

