



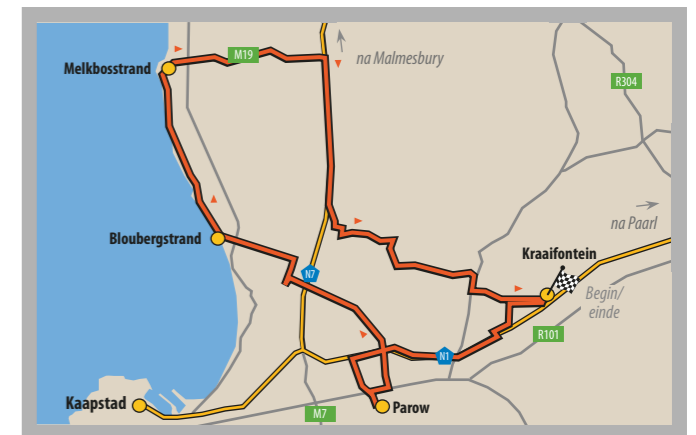
Sleep aan die ligter kant

Ja, jy kán met Mahindra se Xylo sleep, maar...

Teks Leon Botha Foto's (tensy anders vermeld) Jac Kritzinger



Mahindra Xylo E8



Mahindra is lankal nie meer 'n volksvreemde naam nie. Dié Indiese motorvervaardiger doen al sedert die Tweede Wêreldoorlog sake en van 1994 af het sy bakkies en nutsvoertuie soos die Scorpio en XUV 500 ook op Suid-Afrikaanse paaie 'n algemene gesig geword.

Aan die kleiner en ligter kant van Mahindra se produkreeks staan die Quanto en die Xylo. Die twee het identiese enjins, maar waar die Quanto 'n kompakte nutsvoertuig is, is die Xylo E8 'n bussie met sitplek vir agt mense. Ons het hom van nader bekyk.

Dit kan nie wees nie

Die Xylo se 2,2 -enjin sorg dat min ouens jou op die langpad teen die bulte wegry, en sonder iets op die haak trek die enjin dat dit klap. As jy sleep, is dit minder ink, maar die 290Nm wringkrug is nietemin genoeg om 'n wa se wiele sonder te veel sukkel aan die rol te hou.

Sonder 'n vrag trek die Xylo die skaal tot op 1,8t. Dit beteken in terme van die wetlike voorskrifte oor die gewigsverhouding tussen die voertuig en die sleepding kan jy die meeste woonwaens op die mark sleep. Die haak self is geserti seer vir 'n sleepvrag van 2t met 'n neusgewig van nie meer as 75kg nie.

Dit strook met die Xylo se vermoëns, maar ongelukkig het

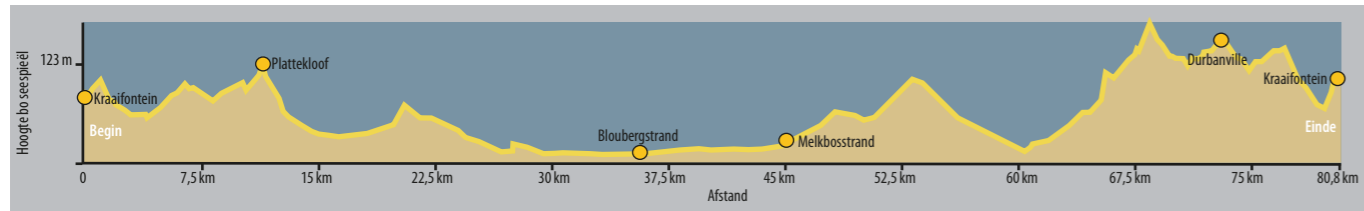
Mahindra se witjasse 'n brutokombinasiemassa (BKM) van slegs 3,3t toegeken aan die E8, terwyl die brutovoertuigmassa (BVM) op 2,56t staan. As jy dus die twee syfers van mekaar aftrek, mag jy net 740kg sleep. In wese beteken dit die sleepding se BVM mag nie meer as 740kg wees nie.

Met die Xylo kan jy dus net kleiner kampwaens sleep – outjies soos Skipper-woonwaens of die Jurgens XT75 wat ons vir ons toets ingespan het.

Hou matigheid voor oë

Teen die koopprys van R245 000 kry jy heelwat kar vir jou geld. Jy kan 'n hele netbalspan vervoer en natuurlik dan ook nog 'n ligte wa haak. Jy het selfs die luukse van leer-sitplekke, nogal "Italiaanse leer", en die derde ry sitplekke is net so ruim soos die middelste ry – iets wat nie alle motorvervaardigers regkry nie. Elkeen van die agterbankers het selfs sy eie lugreëling-gat bo by die kop.

Al die panele is donker-grys of swart en lyk deur die bank plastiekerig. (Volgens die brosjure kan jy ook uit vyf ander kleure kies, wat wit en beige insluit.) Die ruite langs die derde ry sitplekke kan nie afdraai nie, maar maak met 'n knip oop op 'n skre e. Die vellings is van aluminium en die Xylo het skyfremme voor >



en dromme agter. Die brandstofklap maak oop met die druk van 'n knoppie voor jou regterknie, en die ligte se skynhoek het vier verstelings. In die middel bo-op die paneelbord is 'n digitale skerm waar jy onder meer die tyd en temperatuur (binne en buite) kan sien, asook die brandstofverbruik, hoe ver jy nog kan ry op die oorblywende brandstof en jou ryspoed.

'n Mens moet kies of jy mense of bagasie wil saamry, want as jy die derde ry sitplekke gebruik vir passasiers, is daar geen pakplek in die Xylo buiten dit wat jy dalk op jou skoot wil hou nie. Hierdie sitplekke vou wel weg – en

goed uit die pad – en dan het jy pakplek van omtrent 'n halwe meter diep plus die hele breedte en hoogte van die binnekant. Genoeg plek vir drie groot reistasse.

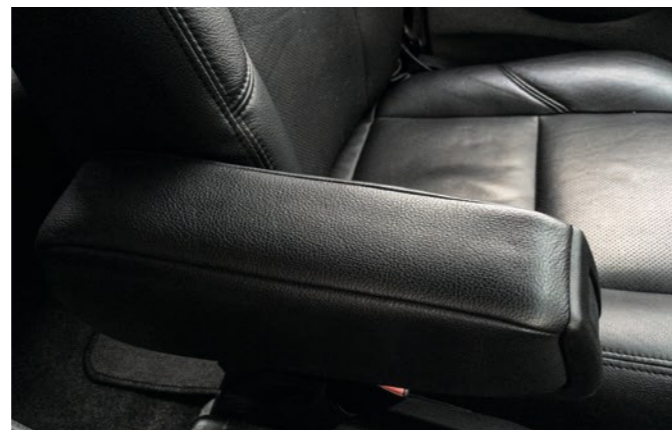
Versigtig nou

Dis so al asof Daantjie Kat 'n hand in die Mahindra Xylo se ontwerp gehad het, want daar is 'n paar dinge waaraan 'n mens gewoon moet raak wanneer jy agter die Xylo se stuur inskuif.

Hoog en droog. Net soos met ander nutsvoertuie sit jy hoër as wanneer jy in 'n sedanvoertuig klim. Maar in die Xylo voel dit of jy relatief tot die bakwerk effens te hoog sit.



ASEMGAT. Passasiers op die agterbanke het hulle eie lugtoevoer.



AMPER MOOI. Die leer-armleuning is effens grof afgewerk.

Maak maar vas, hoor. Sit maar jou sitplekgordel aan vóór jy die sleutel draai, want sodra die wiele begin rol, skreeu die sitplekgordel-alarm as die bestuurder nie vasgegespe is nie. **Op sluit op slot.** Teen 25 km/h sluit al die deure outomaties (dit sluit eers weer oop wanneer jy die enjin afskakel). As die Xylo dus in spitsverkeer staan en luier, kan geen onge-nooide gas in klim nie. **Ou klikbek!** Op 60 km/h laat weet 'n alarm – wat 'n keer of

ses herhaal – jy is besig om nou 60 km/h te oorskry. Al verminder jy spoed en ry later weer oor 60 km/h, doen die alarm weer sy ding. Ons kon nie daarin slaag om die alarm af te skakel nie, en dit raak naderhand 'n irritasie. **Links, links, links.** Die ikkerligte se alarm is net so knaend – én te hard. **Sit dit af!** Om jou te waarsku die ligte van die Xylo is aan, skree 'n alarm wanneer jy die kar afskakel.

Dis 'n jammerte

Dis jammer ons kon die Xylo net met 'n klein kampwa soos die Jurgens XT75 toets, want hy is beslis tot heelwat meer in staat. Die XT75 het die skaal tot kort duskant 'n halwe ton getrek, en as jy wegvlieg van 'n stilstaande posisie af, sien jy 100 km/h ná net 21 sekondes. Die enjin is besonder wakker. Jy kan deur die ratte hardloop met sy lang kiere ('n goeie 30 cm lank) en oorskakel by 4500 r.p.m. – wat hoog is vir 'n dieselenjin – en die rooi is eers vanaf 6500 r.p.m. gemerk.

Vir die ouens wat wel sleep, kan die agterdeur pla. Dié deur maak kant toe oop. Met 'n wa agterna maak die deur darem lyfbreedte tot teen die neuswiel-slinger oop as jy iets in die agterkant wil bykom.



KLEIN MAAR RUIM. Die Xylo kan wel nie die grootste wa sleep nie, maar jy kan 'n hele hoop vriende inlaai.



Pieter Crous
sleep al amper 30 jaar. Hier is sy mening.

Pieter sê:

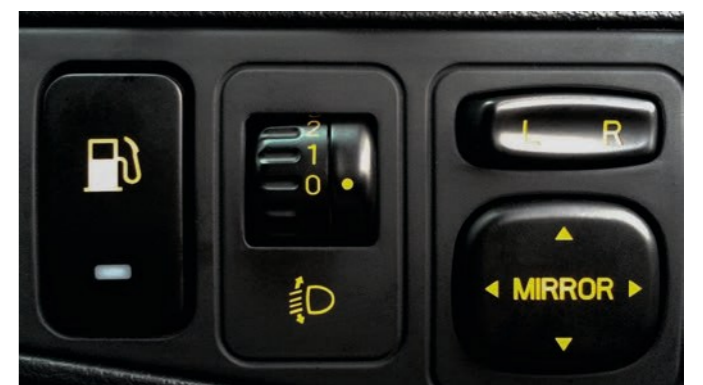
“Die leersitplekke is netjies afgewerk, maar die armleunings vir die voorste sitplekke lyk soos 'n nagedagte. Die stikwerk hiervan is nie van die beste nie. Voor jou, op die paneelbord, is alles netjies op hulle plek en jy lees die instrumente maklik. Die liggies in die dak is prakties. Elk van die liggies se lense kan swaai en jy kan die ligstraal dus rig op waar jy wil sien.

Die Xylo is tog effe hard geveer, maar dis soortgelyk aan my ander ervarings met Mahindra. Die enjin is baie

gewillig, veral as jy kyk hoe maklik jy uit die blokke kom in die stad. Sy draaisirkel is verstommend knap (5,4 m, volgens die boekie). Met 'n wa agterna sukkel jy nie om op 'n enkelpad te draai as jy albei die skouers van die pad gebruik nie. Die Xylo se binnekant lyk eenvoudig, maar dis nie swak afgewerk nie, net goedkoop.

Om saam te vat: Dis 'n lekker ryding vir min geld, jou verwagtinge moet net nie te hoog wees nie. Met die ligte kampwa weet jy nie jy sleep nie, behalwe as jy terugkyk in die truspieël. Bo 1500 r.p.m. trek hy sterk, en as jy byvoorbeeld teen 80 km/h in vierde teen 'n bult versnel, is hy onmiddellik daar. Bo 4000 r.p.m. raak die enjin pap en die krag raak minder.

Vir 'n kar met net 5000 km agter die blad het hy baie rattles en squeaks, en die polsgeluid van die ikkerligte raas – trouens dit laat my dink aan daardie klop geluid wat 'n hartmasjien maak.”



VOOR'IE KNIE. Regs van die stuur maak 'n paar knoppies die lewe makliker.



EENVOUD. Die radio en lugreëling is eenvoudig, maar werk goed.



NEUTRAAL. Daar is plek vir 'n waterbottel langs die laaang rathefboom.



Voor jy jou beursie oopmaak

Wat sê die boekie?

Brandstof: Diesel
Enjin: 2,179 ℓ
Silinders: 4
Krag: 89 kW teen 4 000 r.p.m.
Wringkrag: 290 Nm teen 1 600-2 800 r.p.m.
Ratkas: 5-spoed (handrat)
Aandrywing: Agterwiel
Tarra: 1 800 kg
BVM: 2 560 kg
BKM: 3 300 kg
Dravermoë: 760 kg
Sleepvermoë: 740 kg
Afmetings: 4 520 mm (l); 1 840 mm (b); 1 970 mm (h)
Wielbasis: 2 760 mm
Spoorwydte: Nie beskikbaar nie.
Grondvryhoogte: 186 mm
Brandstofteknik: 55 ℓ
Prys (nuut): R244 995
Prys (tweedehands): Vanaf R109 990 vir 'n 2012-model met 40 000 km op die klok.

Hoe om jou gesin te oortuig julle het een nodig

Die sleephaak. Die haak is nie standaard nie en kos

R7 410 ekstra (in dié geval by Towbars Cape in Kaapstad). Dit is vir 2 t gesertifiseer en die bal staan 53 cm bo die grond – genoeg om 'n boswa gelyk te laat staan wanneer jy haak.

Vering. Krulvere voor en agter. Die stert het 'n skrale 1,5 cm gesak onder die 90 kg-neusgewig van die XT75.

Wat sê die skaal? 2 060 kg met 'n vol tenk brandstof en twee mense in.

Laaiplek. Genoenig vir drie reistasse, mits jy die derde ry sitplekke wegvou.

Spoed. Teen 100 km/h op die odometer lees die GPS-spoed 97 km/h.

Brandstofverbruik. Volgens ons sommetjies 10,2 ℓ/100 km (9,8 km/ℓ), maar die Mahindra se blikbrein kry 8,2 ℓ/100 km (12,2 km/ℓ).

Afwerking. Die binnekant is eenvoudig en donker en plastiek.

Ander luukses. Elektriese vensters en spoedbeheer.



Die toets

Roete: Vanaf Tygerberg-woonwaens naby Kraaifontein, Parow, Brackenfell tot by Bloubergstrand en omgedraai by Melkbosstrand.

Afstand: 127,4 km

Topspoed: 113 km/h

Gemiddelde spoed:

48,5 km/h (meestal beboude gebiede, 'n kort stuk snelweg asook grondpad).

Ry tyd: 2 uur en 32 minute.

Weer: Sonnig, 31 °C, wind 10 km/h SSW.

Die sleeping

Fabrikaat: Jurgens

Model: XT75

Jaarmodel: 2015

BVM: 750 kg

Gelaaide gewig op die as tydens toets:

420 kg (geweeg gehaak aan die Xylo)

Neusgewig: 90 kg

WegSleep het die XT75 by Tygerberg-karavane in Brackenfell geleen. Bel vir Tracey Barber by 021 982 4670 as jy die waentjies van nader wil bekyk.

Wie druk arm in dieselfde segment?

Mazda 5 (7-sitplek)

vanaf R268 900

Toyota Innova (8-sitplek)

vanaf R288 600

Chevrolet Orlando (7-sitplek)

vanaf R298 300

WegSleep sê: Die enjin het hope krag om selfs middel-slag-woonwaens te sleep. Mahindra kan beslis weer na die BKM kyk, want die Xylo kan sy man sonder moeite onder die gevestigde sleepers in die mark staan.

