

Test

MAZDA 323 C 1,5 SE

Mazdi je treba priznati, da razvija v tem avtomobilskem razredu lasten stil, precej prilagojen evropskim okusom, to pa je posledica dolge Mazdine prisotnosti na evropskih trgih, glede na druge japonske proizvajalce.

Značilnost mazd serije 323 je velika prodajna uspešnost, to pa so dosegali predvsem na račun dobre kakovosti in zanesljivosti vozil. Da hočejo biti v zadnjem času nekoliko samosvoji, se vidi

po oblikovanju avtomobilov, ob katerih se poraja občutek, da so narejeni za prav določene kupce. No, in kdor hoče imeti srednje majhen kupe za vožnjo do tržnice, za skok do morja ali za prevoz

štirih oseb ne predaleč, tistemu bo mazda 323 C nedvomno všeč. Ta simpatični avto ne skriva svojih osvajalskih teženj do žensk, pa tudi slednje do te mazde niso ravno ravnodušne. Avto jim je všeč,

SREDNJE VISO



vzbuja določen občutek neodvisnosti in uspešnosti, davek tega pa je tudi nekoliko zasoljena cena. Seveda pa imata kupejevska lepota in šarm tudi nekaj pomanjkljivosti. Bočna vrata so relativno dol-



ga, kar gre malenkostno navzkriž s tesnim parkiranjem po mestu, pa vas zato ob takšnih manevrih ta avto razveseli s preglednostjo pred vozilo in za vozilo, na račun dveh zunanjih dovolj velikih vzvratnih ogledal, položaja sedenja voznika in pa zadnjih, tretjih vrat, v katerih je v zadnji steni tik nad prtljažno policco steklo.

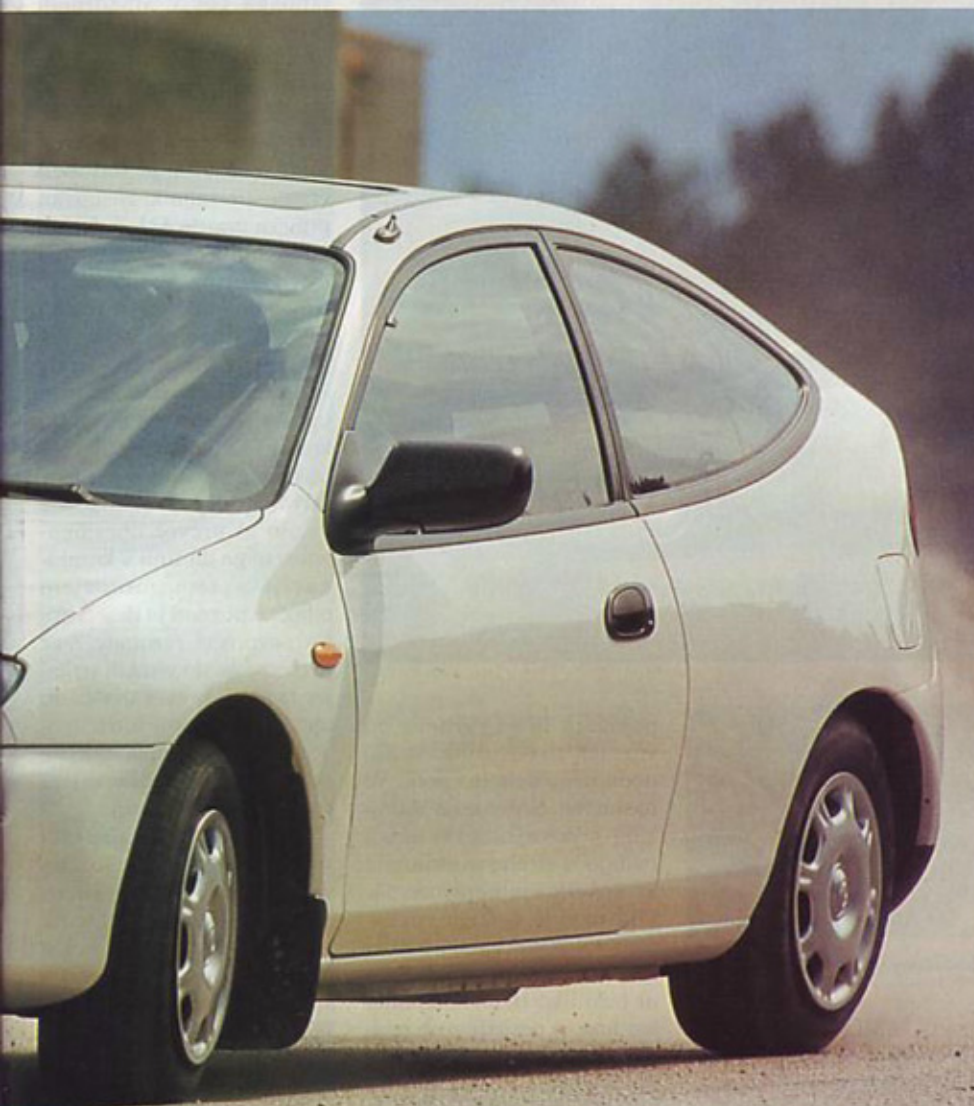
Tako je preglednost za vozilo res odlična, zadnja vrata kljub velikosti niso pretežka, s pomočjo ergonomsko dobro rešenih kljuk in oprijemov na njih pa je rokovanje z njimi preprosto in praktično. Dobro pomaga med tesnim parkiranjem je tudi volanski servoojačevalnik, volan ima

Z eno posodo goriva lahko prevozite tja do 600 kilometrov.

le 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, je torej precej neposreden in lahko nezbranega voznika pri dolgočasnejši vožnji naravnost tudi nekoliko preseneti. Opravi pa svoje poslanstvo v slogu naravnosti avtomobila - športnosti. Manj navdušenja pa je glede volanskega obroča, ki je pretanek, izdelan pa je iz precej zdrsljive plastike, kar zna biti ob znojenju dlani neprijetno. Ima le dve majhni stikali troblje v obeh gornjih prečkah in na ta način kar nekoliko izstopa od povprečja tega avtomobila, ki pa je znatno boljše kot volanski obroč.

Tukaj imam v mislih kakovostno izdelavo vozila, precej vsite pasivne varnosti, tudi na račun paketa opreme SE, kar pomeni dve zračni vreči v kombinaciji z zategovalniki varnostnih pasov. Armatura

KI C



plošča je dobro zasnovana, preglednost merilnikov in signalnih lučk okoli njih je izjemno dobro rešena, stikalo za vse štiri utripalke je natančno tam, kjer mora biti, na sredini armaturne plošče, ločeno od drugih. Stikala za prezračevanje so tipično japonska, drsna, moč ventilatorja pa žal pri večji vlažnosti



Dobra armaturna plošča s povprečnim volanom

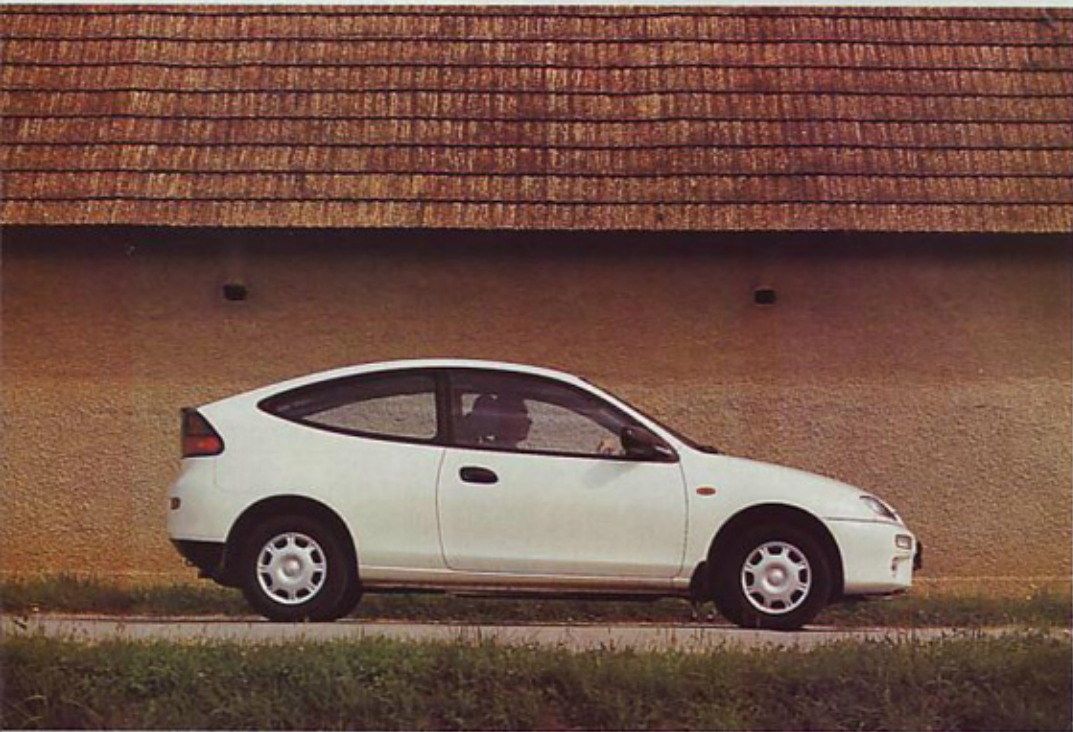
kratkimi gibi in čvrstih sedežev z dobro sedalno in hrbtno površino pa zopet

vračanju sedeža v osnovni položaj naklon hrbtne dela ostane v najbolj pravokotnem

z udobnostjo, zagotavlja pa zato zanesljivost v ovinkih in omogoča zabavo tudi živahneje naravnemu vozniku. Vtis te zanesljivosti dopolnjujejo tudi zavore, ki so še kos sicer ne premočnemu motorju v nosu testne mazde.

Glede na drobno izpušno cev tega kupeja ni težko sklepati, da ne gre za tigra pod motornim pokrovom. Pomeni pa takšna izpušna cev v Mazdinem primeru ugodno nizko emisijo izpušnih plinov in zelo ekonomično porabo goriva. Z eno posodo goriva lahko prevozite tja do 600 kilometrov. Motor je sodoben vrstni štirivaljnik, zasnovan prav za mazde 323, z dvema odmičnima gredema v glavi in s po štirimi ventili na valj. Največjo moč, 65 kW (88 KM), doseže pri 5500 vrtljajih, kar je povprečna in ne športna vrednost, je pa zato ugodnejši motorni navor, ki znaša 132 Nm pri 4000 vrtljajih in zagotavlja temu motorju solidno prožnost. Če vozilo ni preveč obremenjeno, se ga da tudi v kombinaciji s tem motorjem odločno pognati in doseči dobre povprečne rezultate. Z ne preveč volje do visokih vrtljajev iz nekaj preveč trušča ob tem pa vas motor hitro opozori, da imajo za takšne namene pri Mazdi v zalogi tudi drugačne motorje.

Ta mazda zna ugajati tudi v podrobnostih, kot so npr. osvetljene ključavnice, katerim ste hvaležni v vsaki temi, s svojo obliko izraža nekaj posebnega in vse te stvari na kupu dajejo mazdi 323 C nekaj lastnih značilnosti, kar kupci čedalje bolj cenijo.



Značilna zadnja vrata

in več potnikov v vozilu ne zadošča zmeraj za takšno odrositev stekel, da bi bil voznik popolnoma zadovoljen. Sprehod prek natančne prestatve ročice z relativno



Sodoben in varčen motor

naredi boljši vtis. Pri sedežih obstaja le nekaj daljši postopek, če kdo leze do zadnje klopi. Ta pot v nobenem kupuju ni preveč prikupna in to velja tudi za to mazdo. Po

položaju in to zahteva od voznika ali sovoznika nekaj dodatnega dela pri ponovni nastavitvi. Sedenje na zadnji klopi je precej nizko in zaradi padajoče strehe avtomobila za košarkarje neprimerno. Podvozje je v slogu vozila, prav tako kot volan, precej športno naravnano. To pomeni nekoliko trše vzmetenje, kar ima za posledico ob relativno kratki medosni razdalji nekoliko opaznejše vzdolžno nihanje vozila na krajših neravninah. Drugače pa podvozje dobro lovi kompromis

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 75,3x83,6 mm - gibna prostornina 1489 kubikov - kompresija 9,4:1 - največja moč 65 kW (88 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,3 m/s - specifična moč 43,7 kW (59,1 KM)/liter - največji navor 132 Nm pri 4000/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - vodno hlajenje 6 litrov - motorno olje 3,6 litra - akumulator 12 V, 50 Ah - alternator 70 A - uravnavani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,416; II, 1,842; III, 1,290; IV, 0,972; V, 0,775; vzvratna 3,214, diferencial 4,105 - platišča: 5x13 - gume: 175/70 HR 13 (Semperit top speed), katalni obseg 1,81 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 34,1 km/h.

Voz in obese: kupe - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj s pomožnimi akvirji - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetni nogi, vzdolžna in dvojna prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (notranje hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 vrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4035 mm - širina 1695 mm - višina 1405 mm - medosna razdalja 2505 mm - kolotek spredaj 1460 mm, zadaj 1460 mm - rajdni krog 10,4 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1740 mm - širina (kmalci) spredaj 1430 mm, zadaj 1340 mm - višina nad sedežem spredaj 940-990 mm, zadaj 895 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1100 mm, zadnja klop 700-840 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 300 l - posoda za gorivo 50 l.

Teža: prazno vozilo 1110 kg - dovoljena skupna teža 1580 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 173 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,8 s - poraba goriva (ECE): 5,8/7,7/8,1 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve
Največja hitrost:
175 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	5,2 s
0-80 km/h	8,0 s
0-100 km/h	12,5 s
0-120 km/h	18,7 s
0-140 km/h	29,2 s
1000 m z mesta	34,6 s (147 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	37,4 s (142 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	41,4 s (131 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	110 m
od 100 km/h	46,9 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:

60	56,6 km/h
80	73,2 km/h
100	97,4 km/h
120	114,2 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

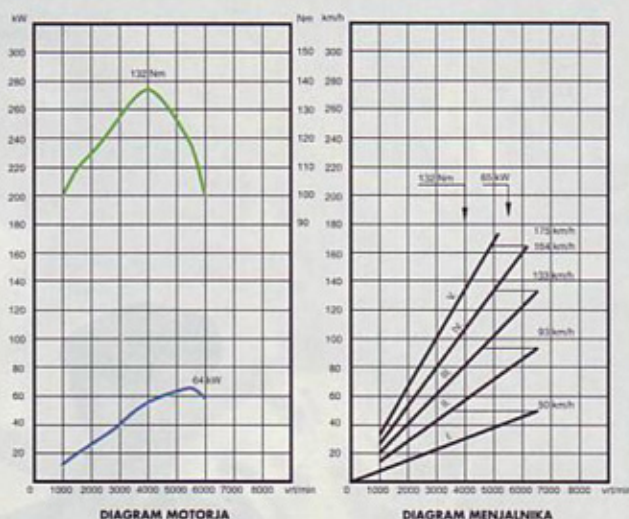
prestava	III.	IV.	V.
hitrost:			
50 km/h	61	60	60
100 km/h	69	68	67
150 km/h	-	73	72
prosti tek		62	

Poraba goriva:

testno povprečje
9,1 l na 100 km

Cena

224.930 ATS
(Gruda d.o.o., Ljubljana)



Hvalimo

- lega na cesti
- videz
- izdelava
- poraba goriva
- prožen motor
- armaturna plošča

Grajamo

- volanski obroč
- učinek ventilatorja pri odroševanju
- dostop do zadnje klopi

Iz oči v oči

Varna, kot je mazda že pogovorno, zmogljiva, varčna, prostorna, glede na to, da imamo opraviti s pravim coupejem. Avto za dva, drugi bodo v avtu samo pogojno. Lahka vodljivost in dobra preglednost omogočata prijetno vožnjo tudi manj izkušenemu vozniku.

Tjaša Smrekar

Mazda se je pri tem majhnem coupeju povsem ognila velikopoteznosti in zaigrala na karto simpatičnosti, dostopnosti in občutka mladostnosti, ki ga takšen avtomobilček zagotavlja voznici ali vozniku; celo ne glede na njuna prava leta. Zato vozne zmogljivosti niso v ospredju. V ospredju sta videz in tolikšna vsakdanja uporabnost 323 C, da ob njej ni trebna imeti še enega avta.

Martin Česenj