

Test

Mazda 323 F 1.5i SE

Dober imidž je težko ustvariti. Karte so v avtomobilski industriji že davno razdeljene in imeti nekaj, česar drugi nimajo, je danes izjemno težko. No, prav za Mazdo bi lahko rekli, da ima nekakšno drugačno, samosvojo politiko.

ŠPORTNI

Varnost, oblika, prostornost, varčnost in zmogljivosti; v takšnem vrstnem redu so po pomembnosti nanizane lastnosti Mazdinih avtomobilov in tudi nova mazda 323 je zasnovana povsem v tem slogu. K vsaki od teh mazd spada načrtovano zmečkljiv prednji del in klasične bočne ojačitve z dodatno Mazdino "skrinjico",

testna 323 F 1.5i pa je bila opremljena tudi z zategovalnikoma prednjih varnostnih pasov ter nastavljivima zadnjima zglavnikoma. K oznaki SE sodita še zavorni ABS in zračni vreči za voznika in sovoznika. Po vsem tem pa vsega navajeni in razvajeni kupec avtomobila najprej vpraša. Prištetni moramo tudi za kupejevsko obliko zelo

dobro vidljivost nasploh, dobro vidljivost ponoči (žarometi) in v dežju (brisalniki), zanesljivo podvozje pri vsakršnem načinu vožnje, natančen in neposreden volan, po višini nastavljive prednja varnostna pasova in volanski obroč ter v zvezi s tem tudi voznikovo počutje med vožnjo.

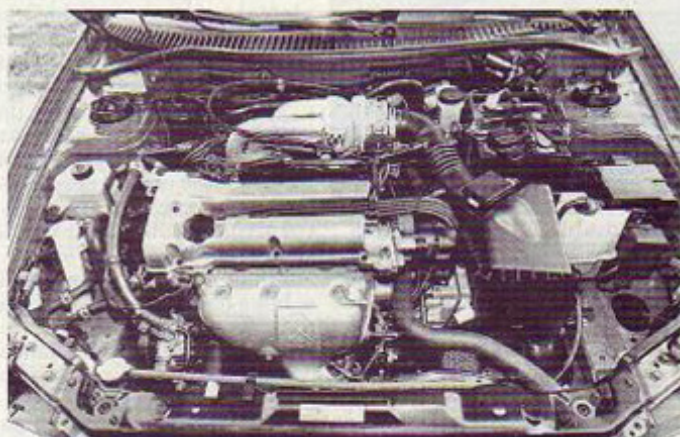
Če vam le malce telovadbe za vstopanje (in izstopanje) v



OKVIR



Lično in urejeno, zaobljeno in plastično: armaturna plošča

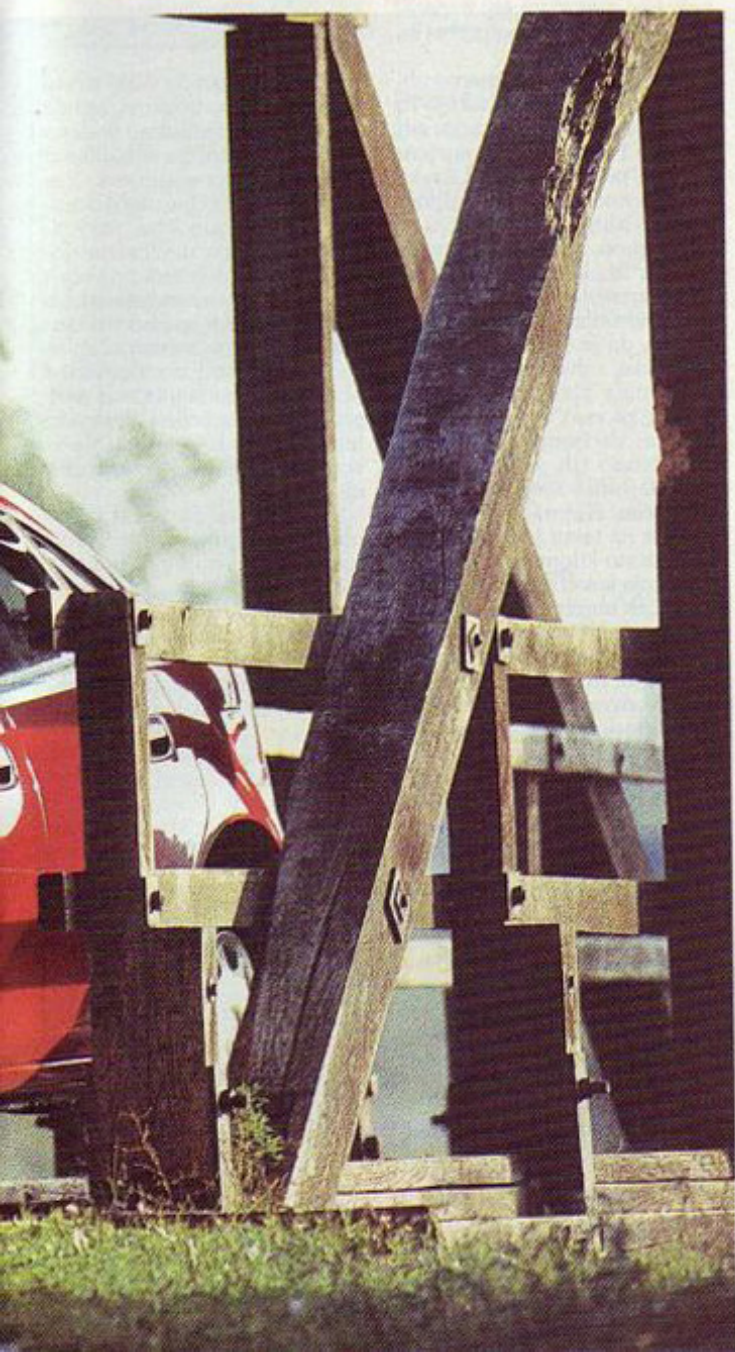


Sodobno, snažno in varčno, a preslabotno: motor



Kupejevsko majhno, a uporabno povečljivo: prtljajnik

Kakovostno in neutrudljivo: sedeži





avtomobil ni odveč, potem sedete v zelo dober, trd, a udoben in dobro bočno oprijemljiv sedež. Ne glede na prvi dvom o prostornosti, ko avtomobil gledate le od zunaj, je pomik sedeža izdaten, kar pomeni, da lahko pravi položaj najde tudi

Kupeji z ozko streho pač pobirajo svoj davek.

višerasli voznik. No, kljub zelo nizkemu sedenju ni več posebnega razkošja v višino, pa tudi slabega 1,7 metra največje zunanje širine ne obljublja dnevne sobe; kupeji z ozko streho pač pobirajo svoj davek. Zato pa vas v dobro voljo spravijo brezhibni in mehki pedali, volanski obroč, ročice in stikala na armaturni plošči ter ročica menjalnika. Slednja navdušuje tudi z izjemno natančnimi gibi, vse

skupaj pa deluje skladno in omogoča prijetno vožnjo. Čeprav je v primerjavi s staro 323 F nova tudi armaturna plošča, že bežen pogled nanjo nedvomno razkrije, h kateri znamki spada, pa naj gre za stikala, merilnike ali pa obliko v celem. Zasnovana je tako, da je pripravna za uporabo, pa tudi lična in za koga morda malce preveč obla in plastična. Toda velik predal je pred sovoznikom kljub zračni vreči, zelo veliki predali pa so še v vratih in med sedežema. In ko se boste navadili na nevsakdanji ročaj za zapiranje vrat in na slabo ogrevanje, se boste zlahka predali športnemu počutju za volanskim obročem.

Naj bo pogled bežen ali pa oster, nova 323 F deluje zelo športno. Pri Mazdi so pravzaprav strokovnjaki za to, saj so prav oni pionirji na področju štiri- oziroma petvratnih kupejev. Nizka karoserija, izbuljena prednja blatnika, klinasta oblika, vrata brez okenskih okvirjev, kratek previs nad zadnjima kolesoma, kratka, proti zadku padajoča streha, diskretni spojlerji, zelo položna prednja šipa in nizek prednji del s položnima žarometoma so pač lastnosti športnih avtomobilov in tudi mazda 323 F je takšna, le da ima na vsakem boku po par vrat, zaradi česar je tudi

veliko bolj "družinska" od konkurentov. Prikupne oblike ne motijo niti podobnost prednjega dela z nissanom 100 NX, nekoliko preveč monoton prednji spojler in optično premajhna kolesa.

V primerjavi z zunanjo obliko, počutjem med vožnjo in zmogljivostmi podvozja ze zdi 323 F z 1,5-litrskim motorjem malce "podhranjena". Litrska moč motorja je sicer nadpovprečna, ampak prostornina in navor motorja sta za drznejše športne užitke preskromna, pa tudi prožnost motorja je ob tej teži avtomobila premajhna. Je pa res, da je motor moderno zasnovan, z dvema odmičnima gredema v glavi, s po štirim ventiloma za vsak valj, z veččokovnim vbrizgom; kot takšen je izjemno tih, snažen (med najčistejšimi v svojem razredu) in varčen. Najnižja izmerjena poraba na testu je znašala 7,2 litra na sto kilometrov, pri tem pa vožnja sploh ni bila počasna. Pri večjih obremenitvah poraba naraste, nekaj pa prinesejo tudi (pre)dolga prestavna razmerja. Največjo hitrost 323 F 1.5i doseže sicer v peti prestavi, a daleč pod rdečim poljem na merilniku vrtljajev.

Veliko več užitka kot zmogljivosti motorja nudi vozniku podvozje. Prednja prema je povsem klasična, s spodnjo

V primerjavi z zunanjo obliko ze zdi 323 F "podhranjena".

trikotno nihajko na vsaki strani in z vzmetnima nogama, zadnja prema pa je natančno vodena z dvema prečnima nihajkama in vzdolžnima vodiloma. Vse skupaj zagotavlja mehko požiranje neravnin s tal, par stabilizatorjev pa neizrazita nagibanja v ovinkih tudi pri večjih hitrostih. Skoraj nevtralnemu lego dopolnjuje tudi izjemno natančen volan, ki je servoojačan in z dobrimi tremi zavrtljaji med obema skrajnima točkama prav prijetno neposreden. Pri vsem tem ni prav nič čudno, če si voznik zaželi večjo motorno moč.

Ampak to je že Mazdin imidž. Saj navsezadnje ponujajo še dva zmogljivejša motorja v enaki karoseriji. Kdor se je ali se bo odločil za takšno mazdo, lahko izbiral tudi med motorji. Toda zmogljivosti so po Mazdinem načelu vseeno na zadnjem mestu! Športnemu okvirju vozila navkljub.

**Tekst: Vinko Kernc
Foto: Tomi Lombar**



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vitina in gib 75,3 x 83,6 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/liter (59,1 KM/liter) - največji navor 132 Nm pri /min - ročni grad v 5 letjih - 2 adnični gredi v glavi (zoboti jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkavni vbrizg in elektronski vžig - vodna hlajenje 6 litrov - motorna olje 3,6 litra - akumulator 12 V, 50 Ah - alternator 70 A - uravnjavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokoltna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani 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 5J x 13 - gume 175/70 HR 13 (Semperit top speed), kotalni obseg 1,81 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,1 km/h

Voz in obese: kombikupe - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj s pomožnimi okvirji - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetni nogi, vzdolžna in dvojna prečna vodila, stabilizator - dvokračne zavore, spredaj kolturne (notranje hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zoba levijo, servo, 3,1 zavrtjaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4240 mm - širina 1695 mm - višina 1355 mm - medosna razdalja 2605 mm - kolotek spredaj 1460 mm, zadaj 1460 mm - rajdni krog 11,1 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1640 mm - širina (kamolci) spredaj 1420 mm, zadaj 1410 mm - višina (nad sedežem) spredaj 950-990 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1110 mm, zadnja klopa 880-660 mm - premer valanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normin) 346/700 litrov - posada za gorivo 55 litrov

Teže: prazno vozilo 1140 kg - dovoljena skupna teža 1580 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obtežba strohe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,9 s - poraba goriva (ECE): 5,8/7,7/8,1 litra neovsinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
174 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h: 5,0 s
0 - 80 km/h: 8,0 s
0 - 100 km/h: 12,3 s
0 - 120 km/h: 18,5 s
0 - 140 km/h: 27,8 s
1000 m z mesta:
34,3 s (149 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):
36,7 s (145 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
41,4 s (131 km/h)

Zavorna pot:

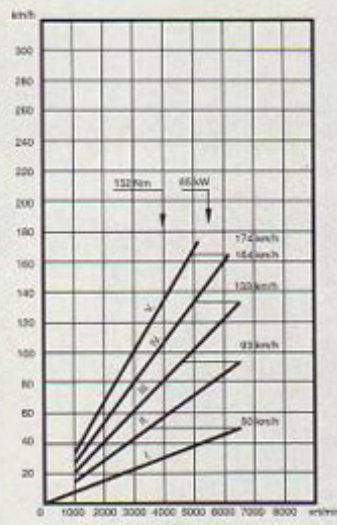
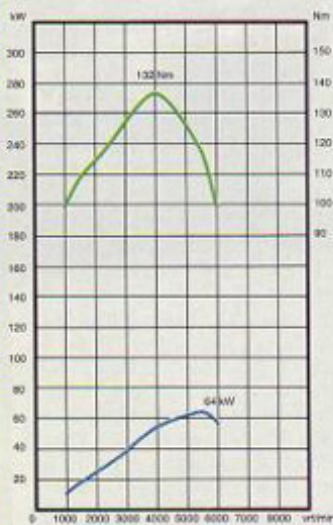
od 150 km/h: 106,7 m
od 100 km/h: 48,2 m

Natančnost merilnika hitrosti:

| kazalec na | resnično |
|------------|------------|
| 60 | 55,4 km/h |
| 80 | 76,5 km/h |
| 100 | 95,7 km/h |
| 120 | 115,7 km/h |

Poraba goriva:

Testno povprečje
10,8 litra/100 km



Hvalimo

- športno počutje
- sedeži
- brisalniki spredaj in zadaj
- natančen in neposreden volan
- podvozje
- varčen in tih motor

Grajamo

- vstopanje in izstopanje
- preveč plastike v notranjosti
- zmogljivosti motorja
- slaba ogrevanje
- rajdni krog

Cena DEM 36.671 •
(MMS, Ljubljana)

Končna ocena

Mazda 323 F ostaja vmesna pot med kombilimuzino in kupejem, česar bodo veseli očetje, ki so še vedno mladi po srcu. Z 1,5-litrskim motorjem sicer ne ponuja športnih užitkov, je pa to zanesljiv, lahka vodljiv in nasploh prijeten avtomobil. Veliko serijske opreme ("SE") še izboljšuje počutje, toda zaradi svoje značilne oblike ta ni pretirano prostoren avtomobil.